

MAGYAR SZÁRNYAK

SZERKESZTIK A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP TÁMOGATÁSÁVAL

1940 OKTÓBER 15. (12. SZÁM)

HÍVJUK A MAGYAR IFJÚSÁGOT

(Tudnivalók a 16 oldalas mellékletünkben)

A kir. honvéd légierő őrködik az erdélyi bércek és a Hargita felett

(vitéz Barna Kornél repülőszázados felvétele)

ÁRA 50 FILLÉR

MAGYAR SZÁRNYAK
REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT RIVISTA AERONAUTICA
ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * III. ÉVFOLYAM 12. SZÁM * BUDAPEST, 1940 OKTÓBER 15

„JÓ REPÜLÉST"

Ezzel a köszöntéssel szeretnék üdvözölni minden repülőt, aki súlyt helyez arra, hogy érintkezéseiben a repülőszellem kifejlődjék és megerősödjék.

A magyar repülés tényező lett. Megnyilvánulásának teret kell adni, mert a békeszerződések húsz éven át rejtett életre kárhoztatták. Az ország közvéleménye mit sem tudott a repülésről. Elhanyagolt kérdés volt, amiről csak a vitorlázó repülés keretében emlékeztek meg.

A Gondviselés nemrégen gondoskodott róla, hogy motoros repülésünk is szóhoz jusson. Egyszeri szereplésük olyan propagandával járt, hogy nemcsak itthon, de minden katonanemzet elismerésében is megbecsülést váltott ki.

A magyar közvélemény minden tagja kivétel nélkül büszke volt repülőire és gondolatban dicsfénnyel övezte őket, férfias kiállásukért. Mindenki megnyugodva látta, hogy repülőink vállalkozókedve minden kívánság felett áll. És mégis az a meggyőződésem, hogy szükség van még valami olyan összekötő kapocsra, amely a veszélyes hivatásban élők lelkiségét valami jelmondatban is összefogja, egybeforrasztja. Mert valamely jelszónak beidegződése a köztudatba, bizonyos természetességet érzékeltethet, ami jelentőségteljes következményekben nyilvánulhat meg.

»Jó repülést!« Mit jelentene például ez a köszöntés a repülők életében?

Lenne valami magyaros köszöntési mód, amelylyel kiküszöbölhetnénk az idegenből átültetett és divatossá vált üdvözléseket. (Szervusz, Gut Land, Alázatos tiszteletem, stb.)

»Jó repülést!« Kiváló üdvözlési mód lenne, a különböző beosztású repülők, egymás iránti tiszteletteljes bizalom kifejezésére.

»Jó repülést!« Elismerést jelentő üdvözlés lenne, mert azokat érinti, akik nemcsak a hétköznapiság, de a földiség fölé is emelkednek.

»Jó repülést!« Megkülönböztető tiszteletadás azok részére, akik repülnek.

»Jó repülést!« Kifejezésteljes köszöntési mód azok részére, akik a férfias erény megtestesítői.

»Jó repülést!« Alkalmas köszöntési mód azoknak, akiknél ennek az üdvözlésnek sorsdöntő jelentősége van.

»Jó repülést!« Értékelést jelentő üdvözlés, mert akiket érint, azok közmegbecsülésnek örvendenek.

A köszöntés népszerűsítésével az egész közvélemény figyelme is felhívatnék a repülésre, ami a végeredményben megszokottá válnék s benne felolvadna az a nehéz balsejtelem, ami még mindig és széles rétegekben uralja a szülők szívét.

E köszöntéssel állandóan éberen tartanók még azok érdeklőrését is, akik különben távol tartják magukat az áldozatoktól és beleröggzítenők a köztudatba a repülés szükségességének gondolatát.

Alkalmazzuk e köszöntést mind a haderőn belül, mind pedig a haderőn kívüli repülő kiképzésben.

Pedagógiai szempontból nem ártunk egy cseppet sem, ha a repülésre menendő alárendeltet a »Végeztem!« vezényszó után »Jó repülést!« kívánsággal indítjuk útba.

Szellemiség tekintetében milyen hatása lenne annak a parancsnoki ténykedésnek például, ha a reggeli foglalkozás megkezdése előtt a repülők az indulási vonalon gyülekezve, parancsnokuk részéről: »Jó repülést, repülők!« köszöntésben részesülnének és azok viszont »Jó repülést, százados úr!, vagy főoktató úr! stb.« köszönnének vissza? Hatalmas katonanemzetek alkalmazták ezt a közvetlenséget a parancsnok és alárendeltek között. Miért ne használhatnók mi is ezt az eljárást a repülésnél, a haderőn kívüli kiképzésnél?

A módszer akár az egyénnél, akár pedig a tömeggel szemben mindenkor katonás formák közt hajtható végre. Akár az egyén, akár a tömeg jószívvel veszi, ha a megszokott vezényszó ridegsége mellett bajtársi megnyilatkozásban is lehet része. A szigorú fenyítés elszenvedése után a bajtársi »Jó repülést!« kívánság alkalmazásával, a legelkeseredettebb szív is felenged és tevékenysége áldásos lesz a szolgálatra.

Háborús vonatkozásban, az eligazítás befejeztével egy »Jó repülést!« kívánsággal, pátoszmentesen és férfias őszinteséggel adhatunk kifejezést együttérzésünknek.

»Jó repülést!«

Bencze István alezredes

LÉGIHÁBORÚ

SZEPTEMBER 26—OKTÓBER 10

A szeptember végével befejeződött két háborús hónap légitámadásainak eredményéről a német és angol hivatalos jelentések természetesen lényegesen eltérő kimutatást adnak. A Deutsche Allgemeine Zeitung szerint Churchill tudatosan »injekciózza« az angol közvéleményt, amikor vitába bocsátkozik a repülési veszteségek számadatai tekintetében a német jelentéssel és pont az ellenkező eredményt igyekszik a közvéleménnyel elhitetni. A légiharcok eredményeit a német vezérkar augusztusban 1358, szeptemberben 1116, a két hónap alatt 2474 angol gép elpusztításával összegezi. Német veszteség augusztusban 360, szeptemberben 346, összesen 706 gép volt. Az angolok túlnyomórészt vadászokat, a németek nagyobb százalékban bombázókat vesztettek. Ezzel szemben az angol jelentés azt állítja, hogy a németek a két hónap alatt összesen 2161 gépet vesztettek, az angolok pedig szeptemberben alig 319-et, augusztusról pedig nem közöltek számadatokat.

Minden körülmény az angol jelentés célzatos és a lakosságnak szánt vigasztaló jellegét bizonyítja. Mert ha az angol légierő ilyen nagy eredményt ért el a támadó németekkel szemben, akkor talán mégsem kellett volna a légierők vezérkarának főnökét, Cyrill Nelwall légimarsallt most felmenteni és Ujzéland katonai kormányzójául kinevezni és helyébe a légivezérkar élére új embert hozni. Azonfelül az utód nem is a légiharcokban oly eredményesen dolgozó angol vadászerők parancsnoka lett, hanem a bombázóké, Charles Portall marsall személyében. Ő irányította a Németország elleni bombatámadásokat, az ő alakulatai végeztek szeptember folyamán mintegy 1600 bombatámadást éjjelenként különféle, főleg nem katonai célok ellen. Ha ezeknek a támadásoknak eredményét Churchill magasabbra értékelte mint az Angliát védő vadászok harcát, akkor az a harc nem lehetett olyan eredményes, hogy annak 2161 német gép esett áldozatul.

Az angol vadászvédelem nagyon legyengült, a német gépek Délanglia felett már nappal és éjjel állandóan bombáznak, sőt támadásaikat kiterjesztik London után a többi nagy ipari városra is. Manchester, Liverpool, Birmingham, Edinburgh is sorra került a korlátlan légiháború most megindult időszakában.

A védekezésre szorult angolok most úgylátszik bombázó erejük fokozott éjjeli bevetésével — amire a rövidülő nappalok következtében több lehetőség lesz — a német repülőalapok és a repülő- és hadiipar elleni támadásaikkal próbálják a veszedelmesen hátrányukra alakult légihelyzetet visszabillenteni. Az angol repülőipari termelés már nem elegendő a gyárak nagyrészének elpusztítása miatt. A kanadai és északamerikai szállítások sem érik még el azt a mértéket, amennyire szükség lenne. A pilóták is jövő tavaszra remélhetők nagyobb tömegben, addig a német repülőipart kellene eredményesen támadni és a helyzet megjavulhatna. Körülbelül ez lehet az új angol parancsnok terve. A német légierők és légvédelem feladata a megfelelő offenziv ellenrendszabályok megtétele. Az Amerikából érkező repülőgépszállítmányok megtizedelése, a blokádharc és kikötők, rakodók bombázásával elérhető.

A bombatámadások aránya 7:1 a német és angol légierők között. Súlyban kifejezve szeptember folyamán a német légierők huszonhétszer több bombát vetettek, mint az angolok. A németországi célok annyira határán vannak az angol bombázók által megtehető légiútnak, hogy a bombasúly rovására kell több üzemanyagot vinni. Ezért 250 kg-nál nehezebb bombákat az angol repülők még nem vetettek, csak az alapjaikhoz közelebb fekvő holland, belga, francia és nyugatnémetországi célokra.

A London elleni légitámadásoknak eddig angol jelentés szerint kb. 21.000 áldozata van; ezekből 8000 meghalt. Lényegesen nagyobb azonban a robbanások és légvédelmi tűz miatt az idegsokkos polgári személyek száma.

Egyébként a német légierő minden időben folytatta támadásait a londoni megtorlótámadásokon kívül a hadiipari üzemek, vasutvonalak, csapattáborok, kikötőberendezések, hajókaravánok ellen. A legerősebb támadásnak volt kitéve a Bristol és Hawker repülőgépgyár.

A támadásokat Kesselring és Sperrle tábornagyok légihadseregei hajtják végre és a legerősebb csatanapok az eltelt két hónap alatt augusztus 13., 15., 18. és 31., továbbá szeptember 7. és 27-én voltak. Ezeken a napokon a németek összesen 800 angol gépet lőttek le. A legeredményesebb vadász- és rombolókötelékparancsnokok: Mölders, Wieck és Galland már 40-nél több légigyőzelmet értek el és megkapták a legmagasabb német kitüntetést, a vaskereszt lovagkeresztjéhez a cserfakoszorút.

Október folyamán 9-e volt a legerősebb támadás napja. Hatvan helyen volt tűz Londonban egyszerre és az utolsó három napon a légiriadó éjjel-nappal tartott. A német támadás elérte tetőfokát.

A német harcigépek a kisebb angol vadásztevékenység miatt már nem tömegben, hanem kisebb, század-ezred kötelékben jelennek meg egész Anglia területe felett, sokszor az időjárási helyzet kihasználásával egész alacsony magasságban. Az állandóan változó harceljárás sokszor meglepi a védekezőt és az eredmény nagyobb. Így sikerült egyes gépeknek léggömbgáttal és légvédelmi tűzeszközökkel alaposan védett nagy municiógyárat 900 méter magasból bombázni.

Az olasz légierő tevékenysége jellemzi azt az időszakot, ami a legutóbb elért afrikai sikerek óta eltelt. A földi hadműveletek továbbvitele Kairó és a Szuezi csatorna felé hosszabb előkészítést igényel a sivatagi és gyarmati háborúban. Marsa Matruh elleni támadás csak akkor indulhat meg, ha a most elért vonalig az utánpótlás minden téren — főleg ivóvíz — biztosítva van.

A Marsa Matruhnál levő vasúti végállomásra és az ottani raktári és lakóbarakokra az olasz légierő számos támadást intézett.

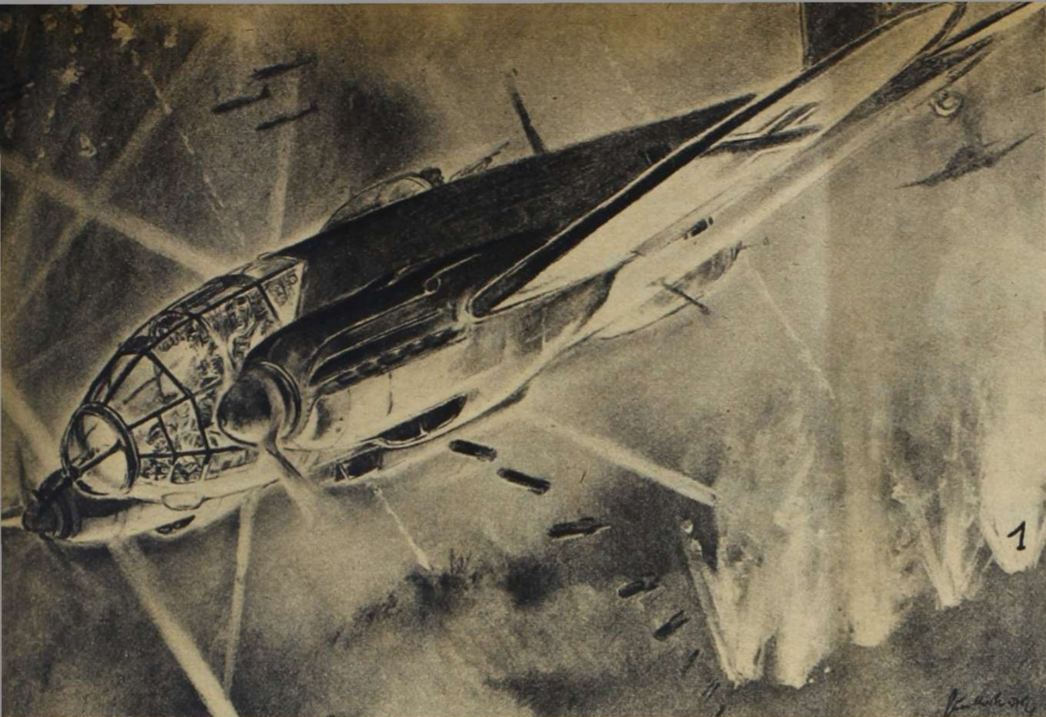
Malta, Gibraltár, Haifa és az alexandriai hadikikötő az eltelt két hét alatt több erős légitámadást kapott és a keletkezett légiharcok alatt összesen 47 légigyőzelmet arattak az olasz pilóták.

Az etiópiai légitevékenységről különösebb megjegyeznivaló az adeni és a vöröstengeri hajókaravánok bombázásán kívül nincs.

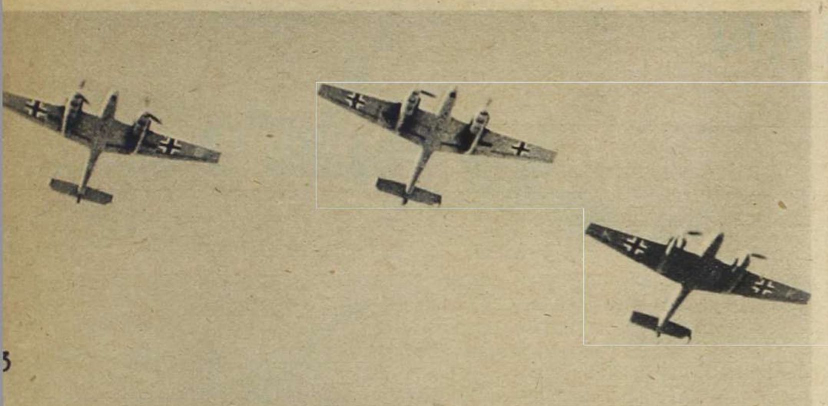
Az angol légitámadások Cyrenaika kikötővárosai ellen irányulnak és ott a polgári lakosságban nagy veszteséget okoznak.

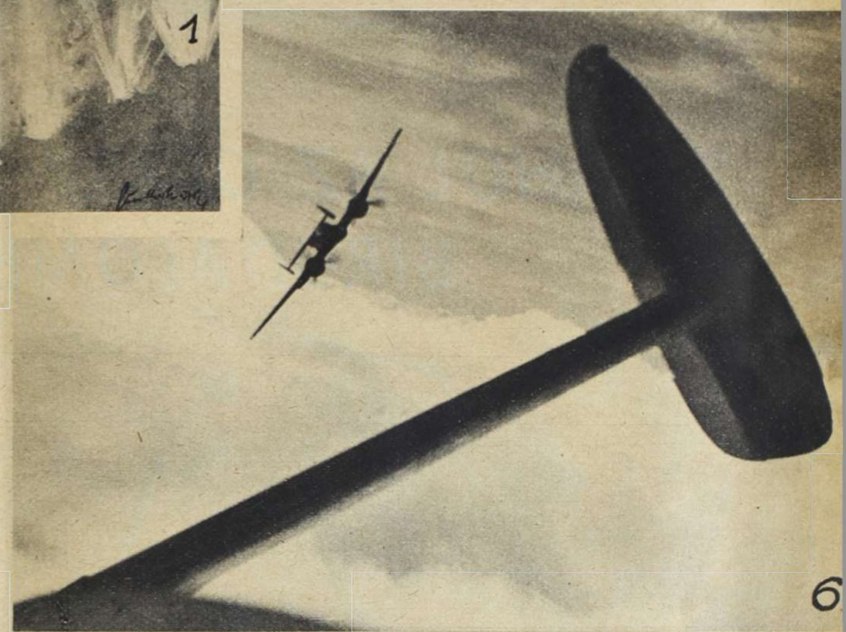
Az olasz légierő további fejlesztéséről és 550 új pilóta kiképzésének megindításáról vannak értesülések. Az olasz haderő etópiai gépesített alakulatai Felső-Olaszországban várnak a légierőkkel együtt parancsot arra, hogy a brenneri találkozón megbeszélt újjárendezés folyamán hol kerülnek alkalmazásra. Az egyiptomi támadás a földközitengeri helyzet teljes tisztázását kívánja.

B. T.





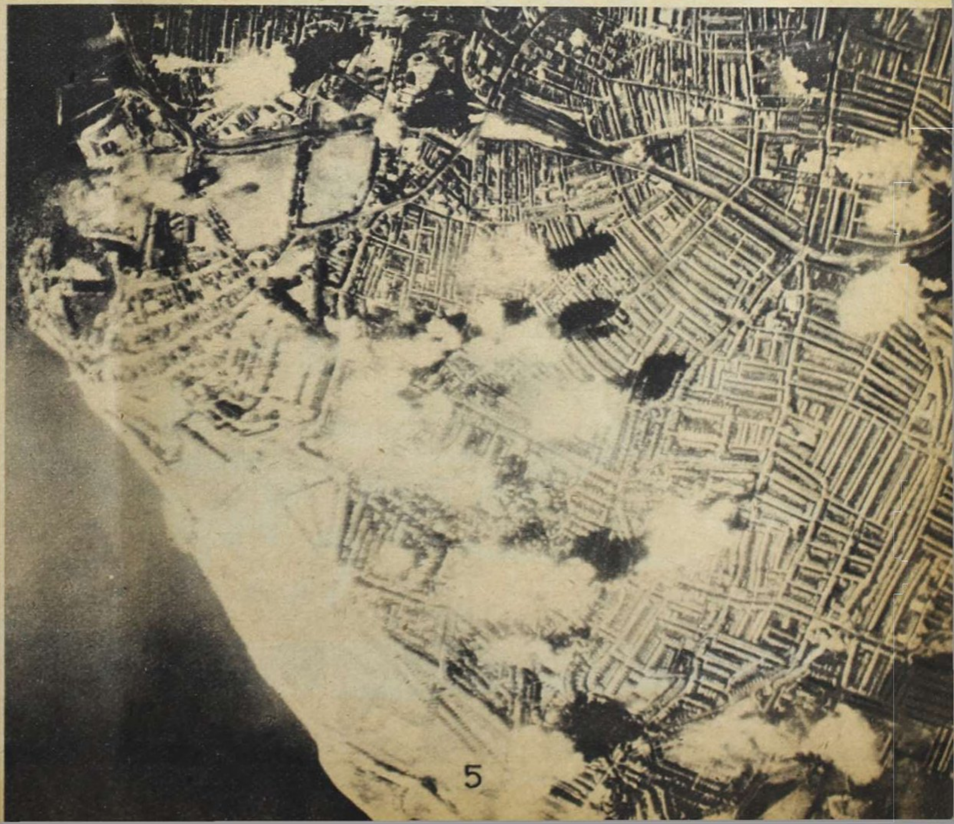


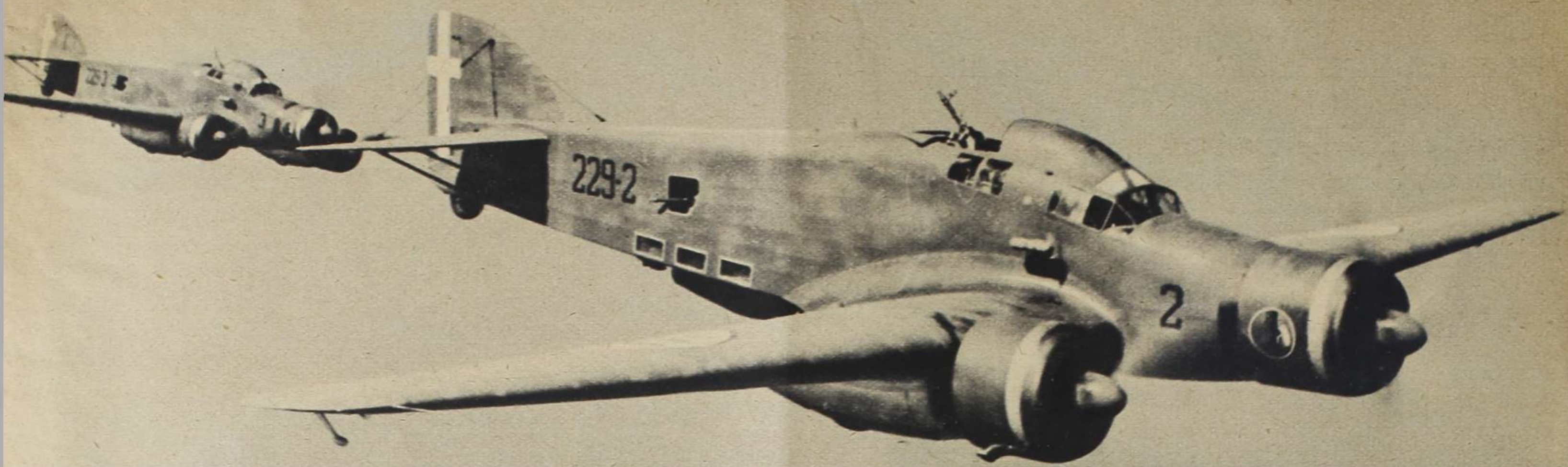




LONDON ELLEN

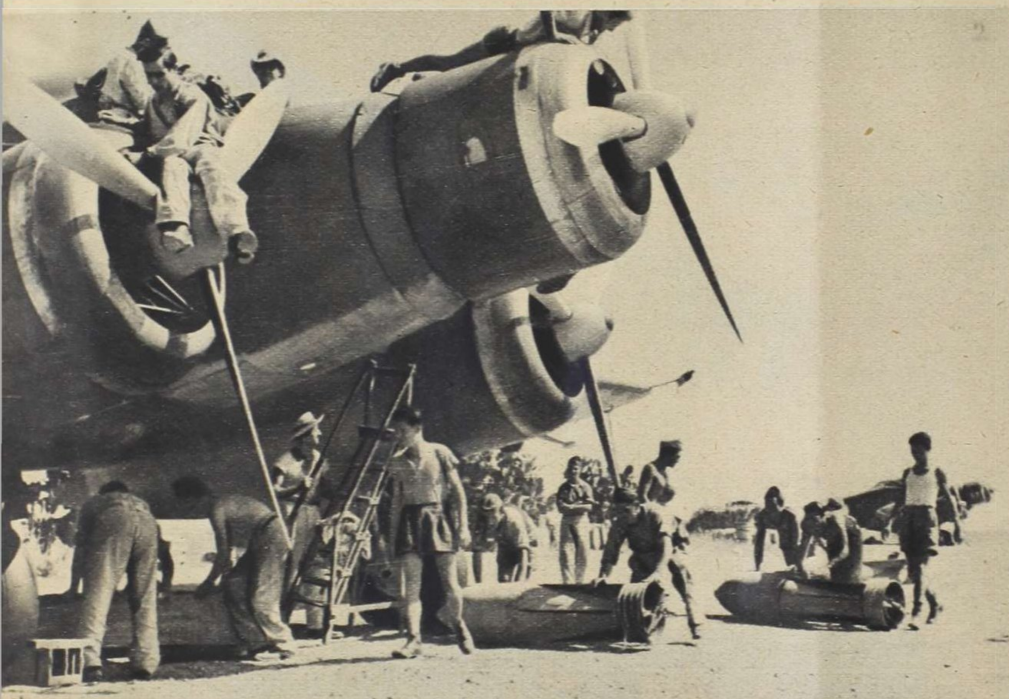
1. **Heinkel 111-es nehézbombázó »dolgozik«.**
2. **Az angol partok felett.**
3. **Messerschmitt-rombolók London felé tartanak.**
4. **Égnek a londoni dokkok.**
5. **Angol kikötők bombázása.**
6. **Rombolók a felhők között.**





VALAHOL AZ OLASZ BIRODALOMBAN...







1. Savoia-bombázók támadásra indulnak.

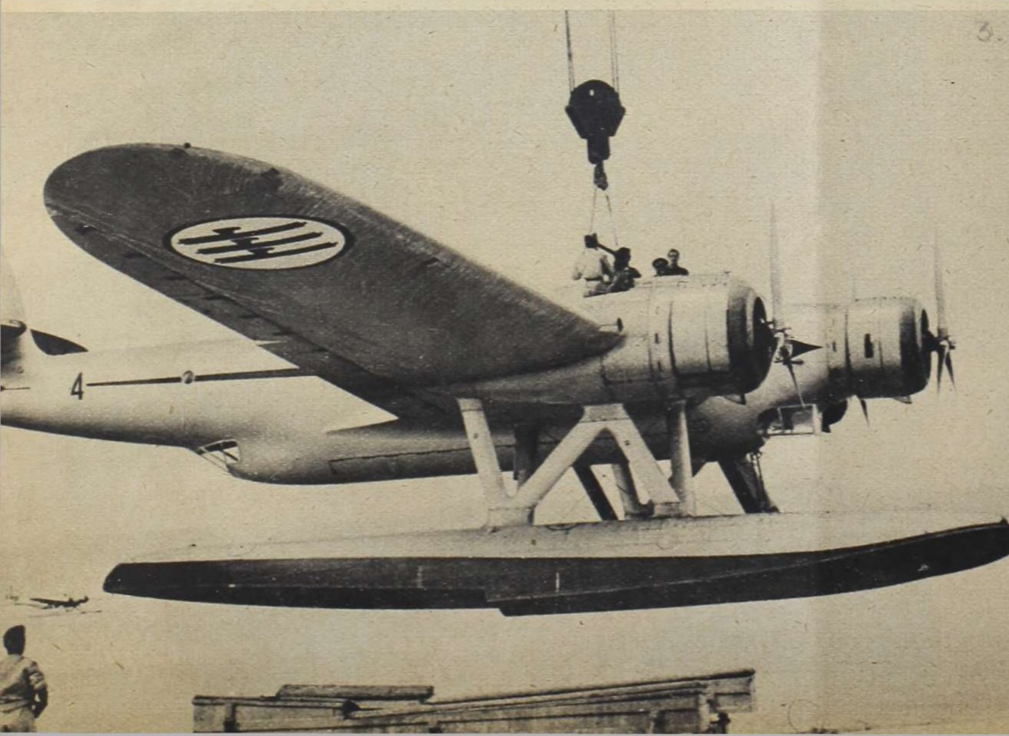
2. Mozgalmas élet folyik az afrikai olasz repülőtereken.

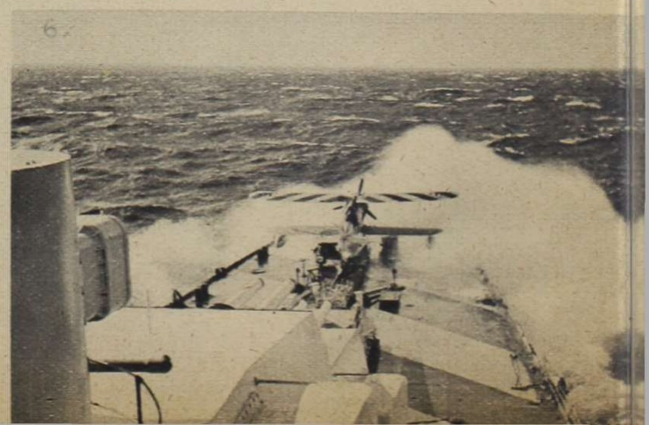
3. Az olasz légierők legkiválóbb vízibombázógépe.

4. Az afrikai partokat sűrű légelhárító hálózat védi.

5. Valahol Olasz-Afrika tengerpartján.

6. Katapultról indul a közelfelderítőgép.





VADÁSZREPÜLŐGÉPEK ÉS ROMBOLÓK



Me 109. vadász

A légiharcok megvívására hivatott együléses vadászgépek mellett kis százalékban már a világháború alatt voltak kétüléses vadászgépek is. Az együléses vadászok tűzharcukat a repülés irányában, a gép hossztengelyével párhuzamosan beépített merev géppuskákkal vívják meg. A kétüléses vadászok az ú. n. megfigyelőgéppuskával a tüzelést folytatni tudták akkor is, amikor a céltárgy kikerült a repülési irányba ható mereven épített puskák szórásából.

Az együléses vadászgépfajta a legnagyobb sebesség, emelkedés és mozgékonyság alapelveinek figyelembevételével fejlődött megszületésétől kezdve. A gépbe épített motorhajtású nagy gázdugattyús géppuskák tűzsebessége és a puskák száma növekedett, mert a harc a nappali bombázókkal, felderítőkkel szemben mindig nehezebb lett.

A kétmotoros bombázógépfajták feltűnésével a bombázók sebessége igen megnőtt, úgy hogy az együléses vadászgépek azelőtti nagy sebességi fölénye eltűnt. A sebesség visszaszerzésére erősebb motoregységek kerültek a kisméretű vadászgépeknél beépítésre, ami viszont nagyobb üzemanyagfogyasztással járt. Ennek lett a következménye a vadászrepülőgépek kis hatósugara és rövid repülési ideje (1—2 óra). Az ilyen kis hatósugarú gépek már korlátozott mértékben voltak alkalmasak távoli bombatámadások biztosítására és a harcterek nagy kiterjedése is hátrányosan érvényesült az együléses vadászgépek alkalmazása tekintetében. Az együléses vadászgépek repülőalapjaitól általában 30—40 perc távolságra repülhettek csak el.

A nagy motorok beépítése különösen a léghűtésesek a látást is korlátozták.

Mindezek a felsorolt hátrányok a repülőgéptervezőket arra ösztökélték, hogy olyan vadászrepülőgépeket építsenek, amik mentesek ezektől a születési hibáktól és az új légiharc-követelményeknek megfelelnek.

Egymástól függetlenül dolgozó amerikai, francia és német repülőgépgyárak 1935—36. év folyamán hozták ki az első kétmotoros többüléses vadászgépet.

Az amerikai Curtiss A-18 jelzésű kétmotoros (à 950 lóerős) 4 merevbeépítésű és 1 mozgatható géppuskával felfegyverzett vadászgép 405 km/óra sebességű volt. 270 kg bombával földi harcba is be tudott avatkozni és ami a legfontosabb, hatótávolsága 2700 km-re emelkedett. Repülési súlya 5300 kg.

Ezt a gépet követte a ma is használatban levő Potez 63—C-3 jelzésű francia vadászgép. Vezető vadászgépnek készült, nagyobb légiharcokban erősebb kötelékek vezetésére.

2 drb 680 lóerős motorral 440 km/óra sebességet ér el és 1000 km a hatótávolsága. Fegyverzete 2 drb 20 mm-es fixen beépített gépágyú és egy ikergéppuska hátrafelé irányuló. A gép súlya 3850 kg.

Ez a gép már nem annyira a vadászgépek tulajdonságait vette át. Inkább többfeladatosnak tekinthető és a spanyol háborúban is a kommunisták oldalán és a mostani nyugati háborúban távolfelderítő vagy bombázóként alkalmazták. Egyáltalán a Curtiss 18 sem a kétmotoros vadász, hanem az egymotoros vadász és a többfeladatos gépfaj keveréke. Tehát nem az igazi romboló, amelyikből az elsőt a németek tervezték.

A Messerschmitt-gyár Me 110. néven ismert és a hadijelentésekben gyakran szereplő rombolója már 1936-ban építés alatt állt. Tervezésénél nem a többfeladatos gép elvét, hanem a vadászgépek tulajdonságainak átültetését tartották szem előtt. **Legnagyobb sebesség, mozgékonyság, erős fegyverzet jellemzik a Me 110. rombolót.**

Négy merevépítésű géppuska van a törzsben, két gépágyú a motorházban beépítve. A törzs hátsó részében pedig egy mozgatható géppuska biztosít hátra.

Puskánként 1000, gépágyúnként 200 lövés van a töltényhevederekben, tehát kétszer annyi mint általában az együléses vadászoknál. A hosszabb útra, az ellenséges légitérbe való mélyebb behatolásra több lőszer szükséges, mert a légiharcok gyakorisága valószínűbb.

A törzsbe épített puskák utántöltése repülés közben lehetséges, az a lövész feladata.



A légigyőzelmeket megörökítik a gép oldalkormányán

A repülőgép rádiókészülékkel és önirányítóval készül és vakrepülésre berendezett.

Motor két Daimler-Benz DB 601. 1050 lóerős. Sebesség 600 km felett, hatósugár 2000 km.

A gépnek van kis változtatásokat felmutató könnyűbombázó kivitele is a Me-Jaguar. 500 kg kis bombát vihet magával.

Az új Focke-Wulf Fw. 187 jelzésű romboló a németek legújabb gyárt-

Me 110. romboló



mányú rombolója. Már a Messerschmitt rombolónál szerzett tapasztalatok alapján épült. A gyorsaság érdekében a hátsó forgatható géppuskaállás elmarad viszont a pilóta- és lövészülés páncélozott, valamennyi géppuska és gépágyú hozzáférhető repülés közben is.

Az összes fegyverek 4 géppuska, 2 gépágyú a törzs oldalába és alsórészébe vannak beépítve, ami jó figyelési lehetőségeket biztosít előre és felfelé. Alacsonytámadásnál is kiválóan érvényesül a gép nagy tűzereje és a nagymennyiségű lőszerjavadalmazás, ami még nagyobb mint a Me 110-nél.

A gép sebessége 640 km/óra, hatósugara 2000 km. Navigációs felszerelése hasonló a Me 110-hez.

Az amerikai és angol gyárak a német rombolók sikere nyomán szintén építenek új romboló-típusokat. Ezek a Grumman Skyrochet, a Bell XFM. Airacuda és a Lockheed P.—38.

Az amerikai rombolók közül elsőnek a *Lockheed P.—38* vált ismeretessé 1939. folyamán. Ez a romboló együléses és 4 merevépítésű géppuskája és 2 gépágyúja van a Me 110-hez hasonló elrendezésben. A repülőgép már sorozatokban épül az amerikai hadsereg részére és mint üldöző és kisérő vadász és alacsonytámadó kerül alkalmazásra. 2 db Allison V.—1710-es motorral, melynek lóerőteljesítménye kb. 1100 le. 650 km-es sebességgel repül. Hatósugara több mint 2000 km. Repülési súlya 6120 kg, felületi terhelése 201 kg/m².

Hasonlóképpen együléses romboló a még kipróbálás állapotában levő *Grumman F5F1—Skyrocket.* Ennek a sebessége állítólag majdnem 700 km óránként. Fegyverzete 2 ágyú, 4 nehéz és 2 könnyű géppuska, tehát a legnagyobb valamennyi között. Két léghütéses 1200 lóerős Wright Cyclone motorral repül. Repülési súlya 5000 kg körülire tehető.

Angliában hír szerint a Westland gyár tervezett rombolókat, de gyakorlati alkalmazásukról még semmi adat sincs.

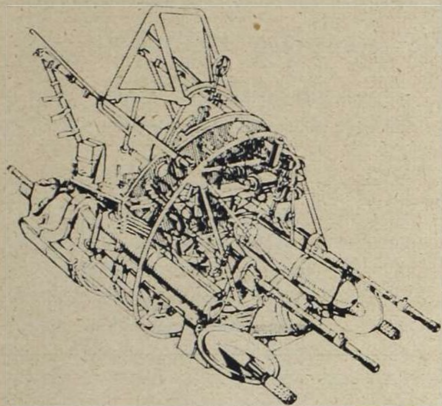
A vadászgépek tűzerejének több irányban fokozott emelésével épült az amerikai *Bell XFM—1. Airacuda légicirkálónak* nevezhető gép. Az 1937. óta kifejlődött géptipusnak egyelőre követője nincs. Ennek főjelemzője az, hogy valamennyi géppuskája és gépágyúja — számszerint 10 — mozgatható. A repülési irányban ható fegyverek a törzs





Grumman F5. F1. együléses vadász

elején és a motorgondolákban vannak forgathatólag elhelyezve. A két 1100 lóerős Allison motornak ezért toló légcsavara van és a motorgon-

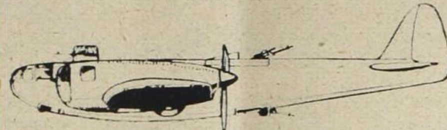


Romboló, a vezetőülésből kezelhető 2 nehéz, 2 könnyű géppuskával

dola elején 1—1 géppuskalövész foglal helyet.

A fegyverzet decentralizált elhelyezése több személyzetet kíván. Erre a pilótán kívül négy fő szükséges. A törzsben előre és kétoldalt hátra, továbbá oldalirányban működő puskákat, ill. gépágyúkat a pilóta, megfigyelő és rádiós kezelik, 2 lövész a gondolában van. A vadászharcban teljesen újszerű csak mozgatható fegyverzet alkalmazása gyakorlatilag a háborúban még nem került kipróbálásra, az angolok egyelőre nem rendeltek belőle, de az ÉAEÁ légihaderej́e számára több sorozatot gyártottak. A beépített gépágyúk ürmérete 37 mm.

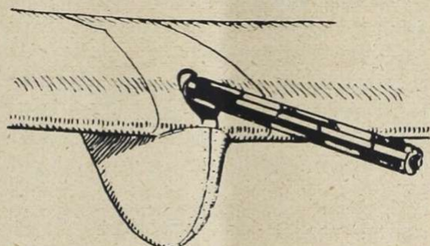
Sebessége 500 km felett van óránként és mint alacsonytámadógép



A két hátsó géppuska és a toronyban levő, körsínen mozgatható

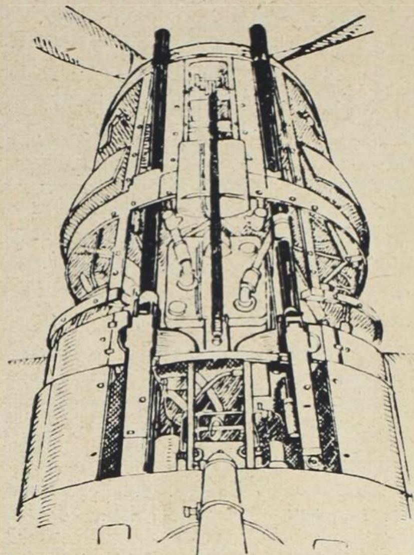
igen figyelemreméltónak látszik. Légiharcban bombázók ellen bevetve talán nagyobb eredményt ér el, mint a vadászokkal szemben.

A vadászgépből kifejlődött két- és együléses rombolók továbbá az em-



Szárnyba épített géppuska (merev), repüléskor hozzáférhetetlen

lített légicirkáló tipusú gépek közül a *német* rombolók a most folyó háborúban már igen fontos szerepet játszanak. Müködésükkel lehetett biztosítani a távoli bombatámadásokat Anglia egész területe felett. Az együléses vadászok és rombolók harcolva törik át az angol légvédelmi vadászgépek által alkotott légizárt London és a délangliai iparvidék légterében és alacsonytámadásaikkal is rombolnak. A lengyel hadjárat üldöző harcaiban, a francia és belga visszavonulás alatt és most Angliában, a rombolók nélkülözhetetlenek voltak



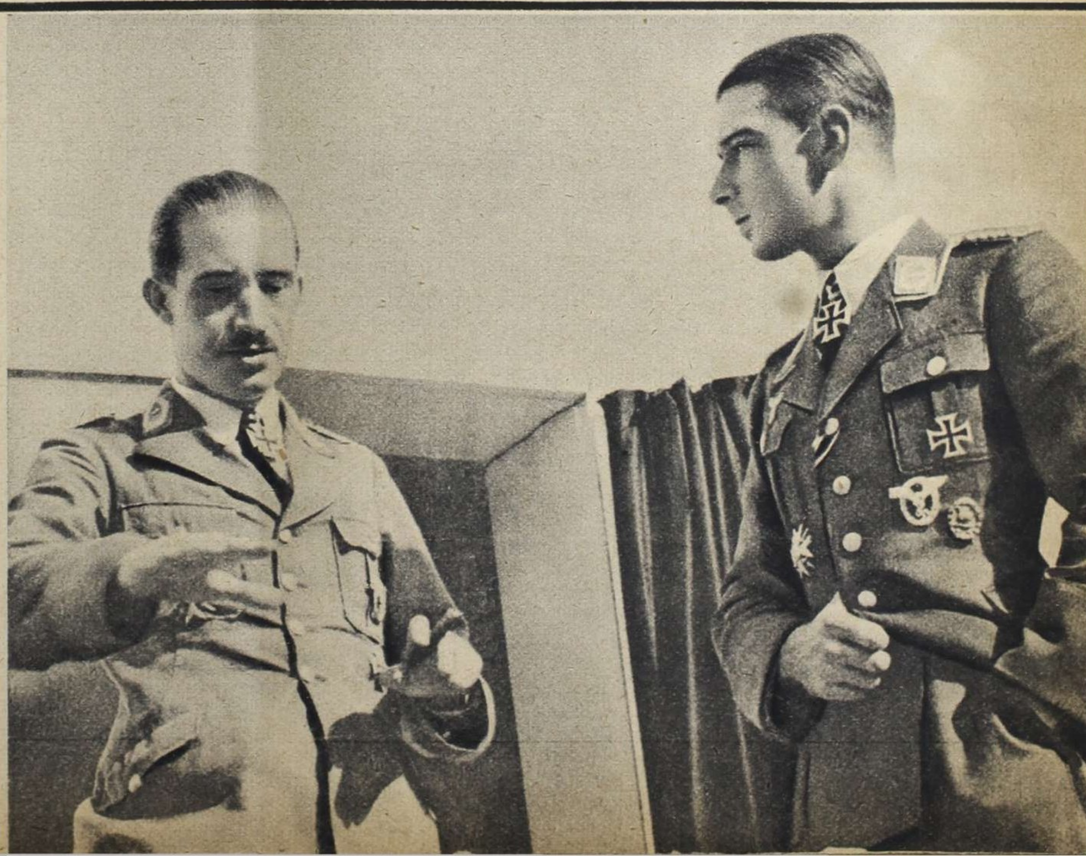
Együléses vadászgépek légcsavarkörön át lövő nehéz géppuskái

a légifölényért és a légiuralomért folyó harcban.

A rombolók jelentősége abban áll, hogy kiegészítve nagy távolságra a vadászok működését az egész ellenséges ország feletti légteret uralják, ott a bombatámadásokat és alacsonytámadásokat a harcirepülőerők számára lehetővé teszik.

B. T.

NÉMET REPÜLŐHŐSÖK KITÜNTETÉSE



Hitler vezérkancellár, Mölders és Galland őrnagynak 40-ik légigyőzelmük alkalmával a vaskereszt lovagkeresztjéhez a legnagyobb német hadikitüntetést: a tölgykoszorút adományozta.

KELEMEN ERNŐ:

A REPÜLŐTÉREN

A kereskedelem- és közlekedésügyi minisztérium légiforgalmi osztályának, a Malert-nek, a magyar postának óriási sikere van a székelyföldi légipostajárattal. *Gróf Teleki Pál* miniszterelnök óhajtására *Varga József* miniszter és államtitkára, *Törley Bálint* dolgozták ki a székelyföldi légipostajárat tervét. *Vitéz dr. Héjjas Iván* miniszteri osztályfőnök vezetése alatt álló légiforgalmi osztály és a Malert igazgatósága készítette elő a légipostás útját. Azután — október 9-én útraindult a légipostás Marosvásárhelyről a székelyföldi városok felé. Az erdélyiek, a székelyek csodálkoztak. A reggel Budapesten feladott levél, a reggeli fővárosi hírlap a déli harangszókor már Székelyudvarhelyen, Csíkszeredán, Kézdivásárhelyen és Sepsiszentgyörgyön volt.

— Hát ilyesmi is lehetséges? — kérdezték a székelyföldiek. A légipostás pedig azóta minden délelőtt felkeresi a Hargitta ormait, elrepül a gyönyörű erdélyi városok és fürdők felett, pontosan végzi kötelességét, újabb dicsőséget szerez a magyar repülésnek.

*

A repülőtéren hazánk nagyjairól beszélünk, akik támogatják a magyar repülést, szeretik a repülőgépet. A *Főméltóságú Ur*, rajongásig szeretett kormányzónk már sokat repült. A HA-DUR jelzésű utasgép sokszor járt a magasban főméltóságú utasával. Az ősi kenderesi Horthy-birtok szélén szépen gondozott alkalmi repülőtér van. A Főméltóságú Ur legidősebb gyermeke: *vitéz nagybányai Horthy István*, a Máv. elnöke, leghíresebb pilótatisztjeink egyike, a legelső tartalékos magyar hadirepülő, a magyar sportrepülés köztiszteletben álló vezére. *Gróf Teleki Pál* miniszterelnök is magyar, német, és olasz gépeken már hosszabb légiutazásokat tett meg. *Gróf Csáky István, Varga József, vitéz Bartha Károly, gróf Teleki Mihály* minisztereink is többször repültek. A polgári utasrepülés lelkes hívei közé tartozik *Tasnádi-Nagy András*, a képviselőház elnöke, mintahogy »felszentelt« utasrepülő *Karafiáth Jenő* főpolgármester és *Szendy Károly* polgármester is. A kereskedelem- és közlekedésügyi minisztérium államtitkárai: *Törley Bálint* és *Álgyay Hubert Pál* államtitkár hosszú légiutakat tettek meg Európa felett. Hazánk nagyjai közül mindazokat felsorolni, akik — előszeretettel repülnek — nem is lehet. Hogy is lehetne, mikor a repülőgép a legmodernebb közlekedési eszköz, a távolság fogalmát már alig ismeri, kabinjában pedig a legnagyobb kényelemmel várja, fogadja légi utasait is.



Varga miniszter megnyitja a székelyföldi légivonalat.

*

A nagy Brandenburg a budaörsi repülőtér legelőkelőbb vendége. Négymotoros »Iu«, kabinjaiban negyven férőhellyel. Berlinből indul útnak, Bécsben, Budapesten száll le és Belgrádban fejezi be útját, illetve visszafordul a »B«-kezdőbetűs városok: Budapest, Bécs, Berlin felé.

Aki még nem járt a felhők felett, aki nem olvasott ujságot, nem szívott el egy szivart, nem ivott meg egy csésze jó feketét... *kétezer-háromezer méter magasban a föld felett*, az bizony tekintsen be a Brandenburg kabinjába, nézze meg ennek a gyönyörű légiexpressznek konyháját, dohányzóját, ruhatárát, folyosóját.

Varga József kereskedelem- és közlekedésügyi miniszternek mutatom a Brandenburg belső berendezését. A legfelsőbb miniszteri szemle érdekes csattanóval zárul. A repülőgép leghátsó páholyában egy hetvennyolcéves német anyóka és a kilenchónapos kis Ingrid utaznak Berlinből Belgrádba. A miniszter *Rebech* úrnak, a bécsi nemzetközi vásár vezérigazgatójának személyében a Brandenburg utasai között ismerősre is talál.

— *Csodálatos, az utasrepülés milyen szédületes fejlődésen megy át! Nemcsak az üzletember, de íme a hetvennyolcéves matróna és a kilenchónapos csecsemő is igénybe veszi!* — jegyzi meg ismerőse előtt *Varga József* miniszter.

*

A műrepülő gépét felhúzza hátrafelé, fél lupingot csinál...

— Amerikai fordulat! — jegyzi meg a repülőtér közepén álló nézők közül valaki.

— Ugyan már! — szól közbe *vitéz Tarnóy Sándor* repülőezredes. Ezt a figurát nem Amerikában, hanem ideát, néhai *von Immelmann* főhadnagy végezte először 1916-ban, a világháború légiharcaiban. *Von Immelmann* részéről ez egy támadó mozdulat volt. Mikor mögötte üldözője már lőtávolba került, ez a rettenhetetlen bátorságáról híres német háborús pilóta, hirtelen felrántotta gépét, hátrafelé kört írt le és a másik pillanatban már ő volt üldözője mögött és egy perccel később üldözőjét lelőtte...

Ez az úgynevezett *»amerikai fordulat«* hiteles története.

*

Magyar utasgép repül Berlin felé, magyar utasgép indul Velence, Milánó irányába, magyar felségjeles gépek bonyolítják le a légiforgalmat Budapest és Belgrád között. Ungvár és Kassa repülőterein sorba állanak a jegypénztár előtt, mindenki repülni akar. Az *Ungvár—Kassa—Budapesti* légijáratot két repülőgép bonyolítja le, *de öt gép is kevés volna, olyan nagy a légi utazás iránt az érdeklődés.* Marosvásárhelyen, az Ugron Gábor-tér 4. szám alatt pedig már két rendőr áll a *Malert* irodája előtt. A szép *Farkas Sári, F. Dőry Lajos, Németh Tibor* reggeltől estig folyvást csak ezt mondják:

— Kérem, már nincs jegyünk a mai vagy holnapi budapesti gépre... Kérem, már minden jegy elfogyott!

Hogyne, öt-hat nappal előbb veszik meg a marosvásárhelyiek, szászrégeniek, székelyudvarhelyiek az utasgépre jegyüket. Sőt, Kézdivásárhelyről, Sepsiszentgyörgyről autón, lovaskocsin, vasúton érkeznek Marosvásárhelyre a légiutasok. Hátha még elég repülőgépünk lenne...

REPÜLŐHŐSÖK MESÉLNEK

Gyönyörű verőfényben tartunk Dünkirchen felé. Távolfelderítőink erős ellenséges vadászalakulatokat jeleztek a város felől, és ezeknek leküzdésére indultunk útnak rombolóinkkal. Német hadijeles gépek egész tömegével találkozunk. Mélyen alattunk nehéz — és zuhanóbombázó kötelékek repülnek visszafelé. Ők már befejezték feladatukat.

Az első vonalak felett vagyunk; a nagy magasságból is kitűnően látszanak a nehézlövedékek becsapódásaikor keletkező villanások és füstfelhők. Az utakon és mezőkön páncélosok nyomulnak előre. A pokol tombol odalent. Hátrább az összes utakon ellenséges gépkocsioszlopok végeláthatatlan kígyója vonul a csatorna partja felé.

A szövetséges csapatok légvédelmi tüzérsége igyekszik minket zavarni, de sikertelenül. Utszélen, a facsoportok mellett kiépített ideiglenes állásokból tüzelnek felfelé, azonban mire belőnék magukat, már messze járunk. Irányváltoztatás nélkül repültünk el az orruk előtt és nagy sebességünkkel faképnél hagytuk őket.

És itt van Dünkirchen. A város és az azt övező állások fölött sűrű fekete füst gomolyog. A Stukák is értik a mesterségüket. Váratlanul jön a figyelmeztetés a vezérgépről:

— Angolok félbalra előttünk!

Lapos fordulóval kanyarodik feléjük az egész század. 10—12 fekete pontocska hintázik előttünk gyanutlanul a füst és pára felhőiben. Hurricane-ok. Elcsiptük őket. Észrevettek, és egy fordulóval mögénk akartak kerülni, de ez csak kísérlet maradt. Századparancsnokunk már nyomában van az egyiknek. A romboló mereven beépített gépágyúi és géppuskái ontják a tüzet. Apró gránátok és géppuskalövedékek tömegét kapja törzsébe és szárnyaiba az angol vadász. Furnirszilánkok pattannak le róla, majd a hordfelület egy nagy része letörik. Hosszú füstzászlóval zuhan a gép lefelé. Egy másik volt mellette, de ennek a sorsa még hamarabb megpecsételődött, mint bajtársáé. Mint egy fáklya esik lefelé.

A légiharc most már kiterjedt Dünkirchen egész légterére. Egyik köteléktársunk egyszerre hármat támad meg és egyet lelő az angolok közül. Két Tommy repül ránk. Géppuskalövedékek csapódnak be gépünk fülkéjébe, és kopognak a szárnyakon meg a törzsben. Hála Istennek, nem találtak el semmi olyant, ami levegőben maradásunkat akadályozná. De most visszaütünk. Teljes gázzal, rövid kormánymozdulatokkal süvítünk az angol nyomában. Már nincs ideje felrántani; a gépágyúk és géppuskák össztüzében a gép a szó legszorosabb értelmében cafatokra szakad szét.

Percek alatt nyolc vadászt vesztett Őfelsége Légiereje. A megmaradt gépek kétségbeesetten fordulózva igyekeznek a gyilkos tűzből kimenekülni. Végül is meredek zuhanással akarják magukat a harcból kivonni, de hiába. Egészen alacsonyan, a helyenként még parázsló városrészek romjai felett újból körülfonják nyomjelző lövedékeink a megmaradt Hurricaneokat. Egy sem menekült meg közülök.

Jól megérdemelt délutáni pihenőnkből a szomszédos repülőtér távolfelderítőinek motorkerékpáros küldönce ver fel. Olyan jelentést hoz, melynek nyomán az összes sakk és kártyajátszmák félbenmaradnak.

— Ellenséges vadászok Dünkirchen légterében.

Tehát ismét felvenni a kezes-lábast, sapkát, be a mindig felszállásra kész gépekbe, a motorok felüvöltenek. Start!

Jól ismerjük már a vidéket. Alattunk terül el a város és feltűntek már a vadászok is. Őszintén szólva csalódtunk egy kissé. Nagyobb rajra számítottunk, azonban csak nyolc Spitfire repül alattunk. Látszólag még egyáltalán nem is vettek észre, mert zavartalanul repülnek a német vonalak felé.

Az utolsó pillanatban, amikor már támadni akartunk, újabb ellenséges rajok tűntek fel, de nagyobbak a vadászoknál; Bristol Blenheim-ek. Századunk kettéoszlik. Rajom, a vadászokra veti magát, melyeknek még sejtelmük sincs jelenlétünkről. Szinte függőlegesen csapunk rájuk. Mindegyik Spitfire mögé jutott egy-egy romboló. Másodpercekig tartott a küzdelem, melyben mind a nyolc vadászt lelőttük. Egyik zuhanó gép mögött sem jelent meg ejtőernyő, a pilóták valószínűleg már az első másodpercekben halálos lövéseket kaphattak.

Támpontunkon találkoztunk a század többi gépével, melyeknek zsákmánya két lelőtt Blenheim volt. A többi idejében egérutat nyert és elmenekült. Tizenkét Hurricane, nyolc Spitfire és két Blenheim egy napon egy századnál nem megvetendő mennyiség: Huszonkét újabb csík a rombolók oldalkormányán.

*

Erős fémes ütés éri a romboló oldalát, egy másodperc tört részével később a befúródó géppuskalövedék halk, tompa csattanással ütközik a pilóta könyökébe. Az ütés lerántja H. hadnagy, a gép vezetője kezét a kormányról. Hirtelen felágaskodik a romboló a levegőben, de a pilóta újra ura a helyzetnek és ép jobbjával vízszintesbe hozza a gépet. A hátsó géppuskalövész, aki egyben rádiós is, előre fordul.

— Mi történt?

— Megsebesültem — válaszolja a hadnagy egészen nyugodtan, bár bal könyökén a vastag szőrmével bélelt repülőruhán át mind erősebben szivárog a vér és sűrű cseppjei egyre növelik a gép alján keletkező piros foltot.

Gyorsan határoz a géppuskalövész. — Erős a vérveszteség, perceken belül beáll a vérhiány következtében az eszméletlenség és akkor.... akkor mindennek vége! — cikáznak át a gondolatok az agyán. — Segíteni kell, mégpedig minél hamarabb!

Lecsatolja magát az ülésről és a szűk kétszemélyes fülkében a pilóta mögé préseli magát. Rövid széles pengéjű késével, melyet minden repülő magánál hord, egymás után vállig felhasítja és lefejti feljebbvalója sérült karjáról a szőrmeöltönyt, az egyenruhát és az inget. Megvan a sérülés: a géppuskalövés teljesen szétroncsolta a balkönyökízületet. Patakzik a nyilt sebből a vér. Miközben a pilóta a gépet, mely teljes gázzal süvít észak felé, fogait összeszorítva csak épen maradt jobbkezével vezeti, elővesz a rádiós a kötszereket. Szorítókötést alkalmaz a felsőkaron, mellyel megszünteti a vérzést, majd a mozgathatatlan alsókart ügyesen a fülke falához rögzíti. A rendelkezésre álló hely oly szűk, a hátára erősített ejtőernyő is megszorult valahol. Most azután igazán nem tudnék menekülni, ha hadnagyomon erőt venne az eszméletlenség — ötlik fel benne a gondolat. De nem törődik vele. Befejezi nehéz munkáját, kényelmetlen helyzetében, a pilóta válla fölé hajolva. Valahogyan visszamegy a helyére, a morsebillentyű mellé. Jelenti a repülőtérnek a történteket.

Térdével kezeli a gázkart a pilóta. Már nem vérzik a karja.

— Biztosan hazaérünk — biztatja bajtársát a gégemikrofonon keresztül.

Ujból leperegnek lelki szemei előtt a közelmult eseményei. Tíz romboló kapta késő délután a parancsot, hogy alacsonytámadással támogassa a földön előnyomuló gyalogsági alakulatokat. Az első vonalak mögött rendetlenül menekülő francia oszlopok menetelnek. Közéjük csaptak a gépágyúk és géppuskák lövedékeinek kévéi. Aki a teljesen szétugrasztott csapatokból megmaradt, futott amerre látott. Falvakból, erdőszéléről kattogtak a géppuskák, ropogtak a karabélyok a német gépekre, ezek rohamát azonban nem tudták megállítani.

Az alacsonytámadás végén sérült meg a hadnagy. A romboló század parancsnoka, ki közvetlenül mögötte repült, látta a gép felágaskodását, gondolta, hogy valami nincs rendben és továbbra is a nyomában maradt. A fülke plexiüveg borításán át látta a bajtársa fölé hajoló rádióst, amint az a pilótát elsősegélyben részesíti. Súlyos sebe ellenére H. hadnagy oly gyorsan vezette a gépet, hogy századparancsnoka nehezen tudta követni. Majdnem sötét volt, mikor megjelentek alant a repülőtér körvonalai.

A hadnagynak már alig volt ereje a gép egyensúlybantartásához; tehát hasleszállás behúzott futóművel. Nem megy máskép. De mégegyszer öszszeszedi magát és makacs kétségbeeséssel leküzdi az egyre jelentkező eszméletlenséget.

— Több mint félóráig kitartottam — mormogja magában — és most, a cél előtt törjön össze ez a gyönyörű gép? A bajtársam, kinek az életemet köszönhetem, veszítse el az életét a kényszerleszállásnál az én gyengeségem miatt? Nem... nem,.. és ezerszer nem! muszáj sikerülnie!

Minden erejét összeszedve nyul a futóművet kioldó fogantyú után. Ehhez azonban le kell vennie kezét a kormányról. Egy pillanat csak, máris fejre áll a gép és vad iramban rohan a föld felé. Beleránt a magassági kormányba. Igy ni! hát a futómű kint volna, most a szárnyféken a sor. Enélkül leszálláshoz nagy a sebesség, de a szárnyféket működtető emeltyű túlalacsonyan van, s a falhoz rögzített összeroncsolt karja miatt a pilóta nem tud lehajolni. Végre sikerült lábával elérnie az emeltyűt — közben térde meglöki a gázkart — a gép újból felgyorsul — térdével visszahúzza a gázkart — minden gondolatát a leszállásra összpontosítja, noha tudja, hogy már csak másodpercek választják el az ájulástól. Most... lassan kilebegtetni... egy zökkenés... földet ért a romboló.

Közvetlen a leszálás előtt

két vörös jelzőrakétát lőtt ki a rádiós: Segítség! Mentőkocsit! — Kisérelje meg a gyujtást kioldani! — kéri gyenge hangon a pilóta a rádióst, ez azonban nem éri el a gázkart. És ekkor, leszállás közben mégegyszer elengedi a hadnagy a kormányt — nagy ugrásokkal rohan a gép a repülőtéren — s utolsó erejével kikapcsolja a motorok gyujtását. Néhány méterre a repülőtérszéltől állt meg a Messerschmitt 110.

Mindketten megkapták a vaskereszt első osztályát. Nem volna teljes ez a kis beszámoló, ha nem idéznők szó szerint a rádiós szavait.

— A golyó azután, hogy a könyökizületet összeroncsolta, továbbment és a vastag prémruhában a nyak közelében találtam meg. Jó kívánataim kiséretében elküldtem H. hadnagynak, ki már a javulás útján van. Az ilyesmit az embernek el kell tennie emlékül. Nem igaz?

*

Egy bombázó megfigyelője beszéli el az alábbiakat egyik Anglia feletti útjáról, mikor nehéz és zuhanó bombázó kötelékek együttesen támadták a sziget katonai fontosságú célpontjait.

— »Itt az idő, hogy kioldjuk bombáinkat. Az egész égboltot légvédelmi gránátok felhői borítják. A felettünk repülő zuhanóbombázók egyike támadásba megy át. Oldalt lecsuszik, fejére áll, majd szinte függőlegesen zuhan lefelé fülettépő harsogással, sivítással. Egy Spitfire utánaveti magát. Szakadatlanul tüzel mind a nyolc mereven beépített géppuskája. Kékes vörös lángnyelvecskék táncolnak a belépőél egyes pontjain: a géppuskák torkolattüzei, s az apró lángok azután megszámlálhatatlan fehér nyomjelző csikban folytatódnak. Az angol vadász ugyanazzal az óriás sebességgel üldözi a zuhanó bombázót, mellyel az támadását véghezviszi. Egyszerre a Spitfire zömök, aránylag kis fesztávú szárnyai mintha egy ütést kaptak volna, kissé felfelé görbülnek és egymásután hirtelen leszakadnak a szárnytőről. A gép törzse pilótával együtt mint egy torpedó száguld meredek szögben a föld felé. Nem bírom tovább nézni. A bombacélzó készülék fölé hajolok s a kellő pillanatban kioldom a bombákat. Újból feltekintek. A teljesen üvegezett géporrból mint egy páholyból nézem az egész életrehalálra menő színjátékot. Kissé távolabb ismét fejreáll egy Stuka. Egy angol követi. Ez alkalommal még hamarabb törnek a vadász szárnyai. Feltartóztathatatlanul zuhan a szárnynélküli törzs. A földetérés pillanatában felrobban, néhány másodpercig hatalmas lángok lobognak a zuhanás helyén, majd a gyorsan képződő fekete füst eltakar mindent.

Keresztül táncolunk a zárótűzön. Előttünk, fölöttünk, alattunk, mellettünk mindenfelé gránátok robbannak. Valami csörren balra a pilóta mellett, a gép ugrik egyet, előrebillen és hirtelen ismét vízszintesbe jön.

— Megsebesültél? — kérdem a pilótától. Nem válaszol. Mereven előreszegzi tekintetét és amennyire lehet ellensúlyozni, igyekszik a gránátok robbanása keltette lökéseket. Lerántom fejéről a rohamsisakot és a repülősapkát. Bal arcát alaposan felszakította egy gránátszilánk. Gyors kötéssel elállítottam a vérzést.

— Rendben vagy már?

— Hagyd! Válaszolja gyengén mosolyogva — szóra sem érdemes! Rossz pénz nem vész el.

*

Amitől a Szigetország és főleg London lakossága már évek óta retteg, most bekövetkezett. Megindult a korlátlan légiháború Albion ellen. A naponta többször megismétlődő légiriadók üvöltő szirénái a földalatti óvóhelyekre kergetik a Downing Street urait épúgy, mint az iparlelepek munkásait. Éjjel sincs nyugalom. Pihenés és álom helyett félelemben és rettegésben telnek el az éjszakák; a német gépek mótorjainak szakadatlan dübörgéséhez, a bombák robbanásához és a beomló épületek recsegéséhez-ropogásához egy sokmilliós város lakosságának jajkiáltása adja a kísérőzenét. Az Úr 1940-ik esztendejében vérvörös az éjjeli égbolt London felett...

Hallgassuk meg, mit mesél első London feletti útjáról egy bombázó géppuskalövésze.

Az indulásra kész bombázók mellett állunk. Már csak a felhőszegélyek izzanak a mögöttük lebukó nap vörös fényében. Várjuk az alkonyatot. Ma támadjuk meg először a világbirodalom középontját; céljaink a város délkeleti részében elhelyezkedő iparlelepek. Fejünk felett erős bombázó kötelékek húznak el egészen alacsonyan. London felöl jönnek. A rajok felbomlanak, s a gépek egymásután érnek földet.

Lassan elérkezik a mi indulásunk ideje is. Rövid időközökben futnak neki a bombázók a repülőtérnek. Végre ránk kerül a sor.

Felettünk a végtelen csillagos ég, millió sápadtfényű lámpásával, alattunk a ködbeburkolt tenger. Pontosan megállapított irányban tartunk Anglia felé. A partok közelében kitágult szemmel igyekszünk a sötétségen áthatolni. de még nem látunk semmit. Egy azonban bizonyos: a Brit oroszlán összes karmaival védekezni fog.

A távolban fényszórók kísértetujjai tapogatják végigkutatva az eget.

— Átrepültük a partot — jegyzi meg a megfigyelő. Homlokomat egészen a gép üvegfalához tapasztva figyelek lefelé a géppuska mellett. Mögöttünk, majdnem a mi magasságunkban, keskeny kékes vörös lángsor tűnik fel. Mi ez? Csak egy repülőgép kipuffogóinak lángja lehet. A rádiós izgatottságtól mentes hangját hallom:

— Vigyázat! Ellenséges éjjeli vadász mögöttünk! — Ugyanekkor megszólal bombázónk szerelője.

— Jobboldalt újabb vadászgép. — Sietség nélkül oldjuk ki a géppuskák biztosítékait, de pillanatnyilag nincs rájuk szükségünk. Gépünk enyhén bedől és irányt változtat. Elkerültük a veszélyt.

Zavartalanul fordulunk ismét London felé. Pillanatok alatt egyszerre nappali a fény gépünk körül. Fényszórók küldik fel hozzánk sugaraikat és az egyik elkapott azonban csak rövid másodpercig tudott követni. Mindenütt amerre csak nézek, sugarak szántják keresztül-kasul az eget. Megkisérlem, hogy megszámoljam őket. Tíz-húsz-ötven-száz... Lehetetlen. Nem tudom óriási számukat megállapítani. Ha valahol egy-kettő kialszik, más helyről egyszerre húsz gyul lad fel. Jól védik az angolok a fővárosukat. Nem egyszer tíz-tizenöt fényszóró sugarának metszéspontjában repülünk. Azután a légvédelmi tüzérség eregeti fel vörös labdáit, melyek olyan ártalmatlanoknak látszanak, a tarka zápor azonban néha átkozottul közeljár hozzánk. A robbanások légnyomása gyakran dobja meg gépünket.

Célunk London egyik nagy ipari negyede, melynek megtalálásához a kanyargó folyam kitűnő támpontot nyujt. Nagy ívben elkanyarodva készülünk a támadásra. Balra alattunk több fehér villanás látszik, melyek nyomán a légvédelmi tűzijáték még fokozódik. Odább egy másik német gép rakta ki bombáit.

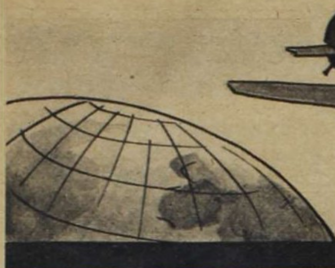
— Figyelem! Ledobom a bombákat! — Hallatszik a bombacélzó felhívása.

Befekszem a »kádba«, a hátsó géppuskalövész helyére és feszülten figyelek lefelé. A fényszórók jobboldalt, távol tőlünk, keresnek valamit. Bombáink elhagyták a gépet. Még mindig nincsenek lent?... Egyik másodperc telik a másik után. Ekkor azonban rövid időközökben fényes fehéren többször villámlik odalent. A villanások nyomán egyre nagyobb terület borul fénybe. A bombák felgyujtották céljukat. Távolabb egymásután újabb tűzfészkek tűnnek fel s a tűztengerben két óriási méretű sárgás-vörös foltégő gyártelepek, melyeknek falait a bombák robbanásai bedöntötték és a berendezést lángba borították. Vajjon ki gondolhat most a szakadatlanul megismétlődő bombazápor közepette az oltásra?

Fényszórók százainak sugarai cikáznak körülöttünk, amint a város szíve fölött elrepülünk és az Északi-tenger felé tartunk. London többi részében is láthatók a pusztulás nyomai. A Temse kikötőben hatalmas olajtartályok állnak lángokban. Fekete füstfoltokkal tarkítva gomolyog az égő olaj tüze és barátságtalan vérvörös fénye még jó darabig elkísér utunkon.

A part felett még egy fekete árny suhan el előttünk: a keresésünkre kiküldött vadászok egyike. Nem vett észre bennünket. Távolodó körvonalai feloldódnak a sötétségben. A csatorna légterében most német alakulatokkal találkozunk, melyek London katonai célpontjai felé tartanak. Nincs megállás! Hogy is mondta a Vezér utolsó nagy beszédében, válaszul az állandóan megismétlődő, polgári lakosság elleni angol légitámadásokra? »...nos akkor az ő városaikat fogjuk kiradírozni...«

Ford.: Sebesics László



REPÜLŐHIREK A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

LÉGIPOLITIKA, SZERVEZÉS

Nyugalomba vonul a francia légierők parancsnoka. Vuillemin tábornok, a francia légierők parancsnoka a tényleges szolgálatból kiválik, minthogy a legújabb szolgálati előírás szerint megállapított korhatárt túllépte. Vuillemin nemrég magas kitüntetésben részesült, hogy ezáltal is bizonyítsa a francia kormány Vuillemin ártatlanságát a francia légierők összeomlásában.

✱

Sir Cyrill Newall, a brit légierők vezérkari főnöke átadta helyét Sir Charles Portal tábornagynak. Portalt a német sajtó agresszívebb embernek ismeri, mint Newall tábornagyot.

✱

Ejtőernyős vadászok Törökországban. A török hadsereg három ejtőernyős vadászzászlóaljat állított fel. A kiképzést három hónapra tervezik.

✱

Guy la Chambre volt francia légyügyi miniszter Amerikában tartózkodott, amikor a francia hatóságok körzőlevelet adtak ki ellene, hogy tetteiért, illetve mulasztásaiért felelősségre vonják. A volt miniszter repülőgépen tért vissza Európába és a spanyol-francia határon jelentkezett a francia hatóságoknál. Azonnal letartóztatták.

✱

Az Egyesült Államok vezérkara magasrangú tisztekből álló tanulmányi bizottságot küldött Angliába a német-angol háború eseményeinek tanulmányozására. A bizottság működését befejezte és visszatért Amerikába. Vezetőjük: Strong vezérőrnagy kijelentette, hogy meggyőződése szerint ezen a télen nem áll be döntő fordulat a német-angol háborúban.

✱

Az olasz légoltalmi ligát a hadügyminisztériumnak rendelték alá.

✱

Rendjeleső az angol légierőknél. A magasabb vezetők közül a következők részesültek kitüntetésben: Barrat tábornagy, a franciaországi légierők egykori parancsnoka, Portal tábornagy, a bombázóerők volt parancsnoka (jelenleg a vezérkar főnöke) és Peirce tábornagy, a légierők vezérkari főnökének helyettese a Bath-rendet kapták. Playfair altábornagyot, a franciaországi bombázóerők egykori parancsnokát, a brit birodalmi rend lovagkeresztjével tüntették ki.

Sir Wilfrid Rhodes Freemannt vezértábornaggyá léptették elő és megbízták a legfelsőbb légügyi tanácsban a gyártási ügyek képviseletével. — A brit birodalom repülőkiképző központjainak parancsnokául Garrod repülőaltábornagyot nevezték ki.

✱

Kék kokárda vörös kereszttel és kék zászló vörös kereszttel: ez a felségjele, illetve lobogója a de Gaulle tábornok köré csoportosult francia szeparatista légi és tengeri erőknek.

Amíg de Gaulle tábornokot hazájában in contumaciam halálra ítélték, azalatt Angliában maga köré gyüjtötte a francia haderőknek a Csatornán túlra eljutott töredékeit és az angol kormány engedélyével francia szabadcsapatot szervezett belőlük. A parancsnoksága alá tartozó légi haderő nem képez jelentékeny harci értéket.

De Gaulle az Angliába menekült francia tengeri erők parancsnokságát Muselier altengernagyra bízta, aki korábban a bordeauxi arzenál parancsnoka volt és a fegyverszünet megkötésekor Gibraltáron át repülőgépen menekült ki Angliába. A francia tábornok a gyarmatok vezetőit és katonai parancsnokait igyekszik rábírni arra, hogy ne rendeljék magukat alá a Vichy-i kormány akaratának.

A német kormány nyilvánosságra hozta, hogy azok, akik a francia szeparatisták zászlói alatt harcolnak, nem tarthatnak igényt arra, hogy reguláris csapatokként bánjanak velük. Magyarán mondva: kivégzik őket, ha fogságba kerülnek.

✱

Amerikai tervek. Már régen forgalomba kerültek olyan híresztelések, hogy az amerikai kormány terveket dolgoz ki tömeges bombázó repülőállomások létesítésére, amelyek az amerikai kontinenstől távol kerülnének felállításra. Ezt a híresztelést alátámasztja az angol-amerikai megegyezés, amely ezeket az angol területeket támaszpontok létesítése céljából Washington rendelkezésére bocsátotta. Azonkívül a terv komolysága mellett szól az a körülmény is, hogy szó van 3—5000 darab négymotoros bombázó repülőgép megrendeléséről, amelyek előreláthatóan 1942 júliusig kerülnek leszállításra.

A kísérleti típusokból 2 példány már munkában van. Az egyik a Douglas B—19, a másik egy Martin-típusú távolsági bombázó. Mind a kettőnek körülbelül 70 tonna a repülősúlya és a működési sugara mintegy 9500 km.

✱

Az egyiptomi vezérkar főnökét nyugdíjba küldték. Faruk király eddigi szárnysegédje: Lewa Ibrahim Atallah lett.

KATONAI REPÜLÉS

A Németország ellen intézett angol légitámadások mérlege. Az angolok szeptemberben — német jelentés szerint — 1471 légitámadást hajtottak végre és eközben 7542 bombát dobtak le. A bombák 48 százaléka szabad területre esett, 50.4 százaléka polgári egyéneket és polgári vagyont ért és mindössze 1.6 százaléka rombolt katonai célokat.

✱

Az Anglia ellen intézet német támadások légi mérlege. A németek augusztusban és szeptemberben 2400 angol repülőgépet lőttek le — a Német Távirati Iroda jelentése szerint. A leghevesebb légiharcok szeptember 7-én, 17-én és 27-én dúltak. Ezen a három napon az angolok összesen 274, a németek pedig 107 repülőgépet vesztettek.

✱

Tölgykoszorú — a német vaskereszt lovagkeresztjéhez. Az arcvonalbeli szolgálatot teljesítő csapattisztek közül eddig csak Narwik védője: Dietl tábornok kapta meg a Vezértől a tölgykoszorút. Most két repülőtiszt is részesült ebben a magas kitüntetésben: Mölders őrnagy és Galland őrnagy, akik eddig 40—40 légigyőzelmet arattak.

✱

Kanadai repülők Angliában. Megérkezett Angliába az első kanadai vadászrepülőszázad, mégpedig Kanadában gyártott Hawker Hurricane-gépekkel.

Toborzás az Egyesült Államokban az angol légierők számára. Az angol légügyi minisztérium felhívást tett közzé az Egyesült Államokban, amely felhívta a kiképzett pilótákat és rádiósokat az angol légierők kötelékébe való belépésre. A belépni szándékozóknak az angol király iránt nem kell hűséget fogadni, nehogy ezáltal az amerikai semlegességi törvényt megsértsék és az amerikai állampolgárságot elveszítsék.

Hivatalos kanadai adatok szerint mintegy 15.000 amerikai állampolgár jelentkezett felvételre a kanadai légierőkhöz. Angol körökben azzal magyarázzák az amerikai toborzás okát, hogy a repülőgépgyártás gyorsabb ütemben halad, mint a pilótakiképzés.

✱

La Guardia newyorki polgármester elnöklete alatt kanadai és amerikai együttműködési bizottság alakult. A közös védőerőbizottság tárgyalásai azt eredményezték, hogy a kanadai légierőknek jogában áll majd a tél folyamán a kedvező klímájú floridai és texasi repülőtereket is használni, hogy a kiképzés a tél folyamán se szüneteljen a kedvezőtlen kanadai időjárási viszonyok miatt.

A kanadai légierők júliusban 1755 tisztből és 17.688 fő legénységből állottak. Ez körülbelül a kétszerese a márciusi létszámnak.

Július végén a repülőkiképzés alatt állók létszáma a következő volt: tiszt 1216, legénység: 10.254, polgári személyek: 2298, főiskolai hallgatók: 2613, összesen: 16.381 fő.

✱

Húsz bolgár repülőtiszt az olaszországi Casertában elvégezte a repülőakadémiát.

✱

Hat új bombázó- és vadászrepülőgéptípust mutattak be Sztalin előtt a moszkvai repülőnapon. A bemutatott gépek között szerepelt a hatmotoros »Gigant« is.

✱

Repülőiskolák Kanadában. A kanadai kormány közlése szerint Kanadában ezidőszerint 22 repülőkiképző központ működik. 1941 elejéig állítólag 88 repülőiskolának kell üzemben lennie.

Hősi halált halt és fogságba került repülők nemzetközi nyilvántartását kezdte meg Bukarestben a Nemzetközi Aero Szövetség (FAI) Bibesco hercegnőnek, a FAI elnöke feleségének vezetése mellett. Az iroda Bukarestben a Boulevard Lascar Catargui 8. szám alatt székel.

*

A kanadai pilótakiképzés céljára az amerikai North American gyárban 1600 darab NA—35 típusú kétüléses iskolarepülőgépet rendeltek meg.

LÉGIFORGALOM

Légiforgalom Németország és Dél-Amerika között. A Dél-Atlanti óceánon a német légiforgalom újrafelvételére állítólag tárgyalások folynak. A hír megerősítésre szorul.

*

A »TWA« amerikai légiforgalmi társaság 111 darab Wright—Cyclone-típusú, 1200 lóerős motor szállítására adott megrendelést.

*

A Panamerican Airways légiforgalmi társaság kötelezte magát arra, hogy 14 hónap alatt 850 repülőgépvezetőt képez ki a vakrepülésben és a távolsági repülésben. A növendékek életkora: 20—27 év. A kiképzett pilóták a légierőnél nyernek elhelyezkedést.

A csilei légiforgalom kifejlődését anyagi nehézségek hátráltatják, amit az idézett elő, hogy a csilei réznek és salétromnak a háború kitörése következtében nem tudnak megfelelő piacot találni.

*

Konjunktúra a légiforgalomban. Az Egyesült Államokban valóságos repülési láz jelentkezett. 1940 első felében a légijáratok kétszer akkora forgalmat bonyolítottak le, mint 1939 első felében. Az idén az első hat hónapban 885 millió, a mult évben ugyanezen idő alatt 444 millió utaskilométert mutat ki a statisztika. A balesetek száma is örvendetesen csökkent. Az utolsó 16 hónap alatt az amerikai légiforgalomban egyetlen halálos baleset sem fordult elő, pedig ezalatt több mint 3 millió utas használta a repülőgépet.

A biztonság emelkedése a balesetbiztosításnál is kifejezésre jut. Az életbiztosító társaságok nem számítanak fel külön járulékot a repülőgépek használatának esetére. 1935 óta mindössze 109.000 dollárt fizettek ki légiforgalmi baleset következtében előállott biztosítási kártérítés címén, mert a légiforgalomban ezalatt mindössze 12 halálos baleset történt.

*

Jim Farley, az amerikai posta vezérigazgatója, aki hazájában közismert volt légiforgalomellenes magatartásáról s aki az amerikai légiforgalmi társaságokat 1934-ben majdnem a tönk szélére juttatta, közmegelégedésre — nyugalomba vonult.

REPÜLŐSPORT

Svédországban a polgári pilótakiképzést állami támogatásban részesítik. Ha egy kiképzett pilóta repülőgépet vásárol magának, az állam a beszerzési ár 60%-át megtéríti.

*

Az olasz Aero Club vezetését Ermenegildo Laghi repülőtábornok, elnök elvezénylésének tartamára ideiglenesen Luigi Govi tart. repülőtábornok vette át.

*

Vitorlázórepülés Kínában. Wei Chao kapitány kezdeményezésére Kínában országos mozgalom indult a vitorlázórepülés felkarolására. Harminc oktatót képeznek ki az idén, akiket az egyetemi városokba küldenek, hogy ott a vitorlázórepülést az ifjúság körében népszerűsítsék. Az idén 100 sikló és vitorlázó repülőgép építését is tervbevették.

*

Fémből épült vitorlázó repülőgépet építettek az Egyesült Államokban. Terjedtsége: 14.6 m, súlya: 116 kg, hordfelülete: 15.8 m².

MŰSZAKI ÉS VEGYES HÍREK

A repülőgépek sebességének csökkentése régebben csak a leszállásnál játszott szerepet. Ez a kérdés a zuhanóbombázóknál újabban fokozott jelentőséget nyert, mert a túlnagy zuhanó sebesség egyrészt megrövidíti a pilóta részére a célzás időtartamát, tehát a találati valószínűség rovására megy, másrészt a túlnagy sebességgel történő zuhanás után a repülőgép hirtelen felvétele vízszintes helyzetbe a repülőgépre és személyzetére túlnagy megpróbáltatást jelent. Minél nagyobb a zuhanás sebessége és minél kisebb sugarú körpálya mentén történik a repülőgép felvétele, annál nagyobb a centrifugális erő, amely a repülőgépre és személyzetre nehezedik. Ha a felvétel 600 km-es óránkénti zuhanó sebességből 250 m magasságvesztés mellett történik, akkor ez esetben a nehézségi erőnek mintegy tizenegyszerese nehezedik a gépre és a szervezetre. Ez az érték megközelíti a repülőgép maximális terhelési határát, az emberi szervezetnek pedig teljesen szokatlan az ilyen megerőltetés és csak kiválasztott fiatalemberek bírnak akkora rugalmassággal, hogy ezt a hatalmas igénybevételt kiállják.

Körülbelül úgy lehet ezt érzékelni, mintha valakinek a karja 2—3 kg helyett 20—30 kg-ot nyomna s a véredényeiben vér helyett cseppfolyós ólom lüktetne. Ez a hatás látási zavarokhoz és eszméletlenséghez vezethet.

Ezért a zuhanó sebesség csökkentésének nagy jelentősége van, amelyet eddig leginkább a szárnyak hátsó peremén alkalmazott lemezfékekkel oldottak meg.

A legismertebb »zubó«-nak (zuhanó bombázónak): a Junkers Ju 67-nek a zuhanó sebességét 700 km-ről csaknem 450 km-re, a Fokker 91-nek 650 km-ről 500 km-re csökkentették a fékszárnyak alkalmazása által.

Kézenfekvő egy másik fékezési lehetőség is, amely a légcsavar megfelelő felhasználásában áll. A hajókon a hajtócsavarok ellenkező irányba forgatásával szoktak fékezni. Erről a repülőgépeknél nem lehet szó, ellenben az állítható légcsavarok esetleg lehetővé fogják tenni a légcsavar beállítási szögének megváltoztatását olymódon, hogy a forgási irányát megtartó légcsavar negatív hatást fejtsen ki. Ez a kérdés még nincs megoldva és főleg a svájci szakköröket foglalkoztatja.

Sebezhetetlen üzemanyagtartályok. A repülőgép legsebezhetőbb része az üzemanyagtartály. A légitámadásnál használt gyujtólövedékek a megsebzett üzemanyagtartályból kiömlő benzint könnyen meggyujthatják és ezáltal a repülőgépet lángba boríthatják. Kényszerleszállásnál is gyakran okozhat tüzet a tartályokból kifolyó benzin lángralobbanása, amit a töréseknél keletkező szikra vagy a motor izzó alkatrésze idézhet elő.

Az angolok — állítólag franciáktól vásárolt gyártási jog alapján — olyan repülőgéptartályokat építenek, amelyeket sem a közönséges gyalogsági lövedék, sem a gyujtó lövedék nem tud megsebezni, sőt a benzinnel telt tartályt tűzbe dobva, az percekig állja sérülés nélkül a magas hőmérsékletet.

Az alumíniumtartályt 7 mm vastag, rugalmas védőburkolattal veszik körül. A védőburkolat fajsúlya mintegy 4.3, tehát a 7 mm-es védőburkolat súlya négyzetméterenként 30 kg.

Egy 430 literes tartályt $^4/_5$ részben megtöltöttek benzinnel. Azután 6 m távolságról 43 lövést adtak le rá anélkül, hogy rajta folytonossági hiány állott volna elő. Majd 18 m magasságból 110 liter

benzin által okozott tűzbe dobták, ahol 4 percig nyaldosták a lángok anélkül, hogy a benne lévő benzin meggyulladt volna.

Egy amerikai repülőgépgyár klórkaucsukkal impregnált vászonzsákokból készít benzintartályokat repülőgépek részére. Ha az ilyen tömlő megsérül, javítása éppoly egyszerű, mint a kerékpárgumin támadt sérülés beragasztása. A rezgésekkel szemben azonban sokkal ellenállóképesebb, mint a fémből készült tartály. Amíg egy fémtartály 50 órás rezgési kísérlet után már megsérült, addig a hasonló módon végrehajtott 700 órás rezgés után a tömlőtartály még sértetlen volt. A tömlőtartály tehát az anyagkifáradással szemben érzéketlenebb, mint a fémtartály, azonkívül korróziómentes.

A vászontartályt valamivel nagyobbra méretezik, mint amekkora a szárny vagy a törzs belsejében a számára rendelkezésre álló férőhely, hogy ezáltal a repülőgép fémfalának jól nekitapadjon s így a terhelést az egész fal felvegye.

A fenti hírt az Automobiltechnische Zeitschrift, tehát szavahihető német folyóirat közli.

*

Repülőmotorok — páncéljárművek részére. Az amerikai kormány 3 és félmillió értékű nyersolaj-csillagmotort rendelt páncéljárművek részére. A megrendelt motorok héthengeresek és 240—250 lóerősek.

*

Nomen ist omen? Hírt adtunk arról, hogy az angol kormány Amerikában jó pénzért megvásárolta Richard Archbold »Guba« nevű repülőjachtját, hogy azon Európába alumíniumot szállíttasson. Amint utólag kiderült, a hír nem felel meg a valóságnak. A vásárlásról folyt ugyan tárgyalás, de megállapodás nem jött létre.

*

A strato-kamra. Az amerikai Boeing-gyár a légiforgalom számára sztratoszféra-repülőgépeket akar építeni. Néhány gépe már forgalomban van, amelyek 5—6000 m magasságban bonyolítják le a légiforgalmat. Ezeknek a kabinjai úgy vannak berendezve, hogy a hőmérséklet és a légsűrűség 2—3000 m magasságnak feleljen meg.

A Boeing-gyár olyan kísérleti kamrát szerkesztett, amely alkalmas arra, hogy az utaskabinban nagy magasságban fellépő hőmérsékletet és légnyomást előállítsa. A kamra hőmérsékletét száraz jéggel hűtik a megfelelő hőmérsékletre, míg az alacsony légnyomást szivattyúk biztosítják. A kísérleti kamrában próbálják ki a beépítésre, illetve használatba kerülő anyagokat és tárgyakat. A kamra élettani kísérletek végzésére is alkalmas. Egyelőre 12.000 m magasságig lehet vele utánozni a légköri viszonyokat, de szó van arról, hogy erősebb szivattyúkat szerelnek fel, amelyek lehetővé teszik a 18.500 m-es magassági viszonyok utánzását is.

*

Ejtőernyős ugrás a szubsztratoszférából. Poluvzokij orosz sztratoszféra-kutató 8050 m magasból ejtőernyővel leugrott. Az ejtőernyőt azonban csak 6000 m-es zuhanás után engedte kinyílni. Átlagos zuhanási sebessége, amíg az ejtőernyő nem nyílott ki, 102 m volt másodpercenként.

Motorkutató intézet. Az amerikai kongresszus 8,400.000 dollárt biztosított egy motorkutató intézet felállítására.

*

Az amerikai repülőgépipar 1940 első felében 75.000-ről 121 ezerre melte fel a munkáslétszámot.

*

A newyorki Curtiss—Wright-gyár naponta öt hadirepülőgépet állít elő.

*

Az amerikai Consolidated-gyárban megkezdődött a négymotoros B—24 típusú bombázó gépek sorozatgyártása. A gyár július végén közel egymillió dollárra rúgó megrendelés birtokában volt, amelynek negyedrésze külföldi megrendelés. A munkáslétszámot még ebben az évben 8000-ről 10.000-re emelik.

*

Rumpler német repülőgépszerkesztő 68 éves korában Mecklenburgban meghalt. A világháború alatt számos felderítő, vadász és bombázó repülőgépet szerkesztett a német hadsereg számára. A Rumpler »Taube« egyike volt a legelső háborús egyfedelű gépeknek. A világháború óta a gépkocsiiparban helyezkedett el és repülőgépek szerkesztésével nem foglalkozott.

*

Amerika legnagyobb teljesítményű repülőgépmotorja a 18 hengeres Pratt & Whitney R—2800 »Double Wasp« kettős csillagmotor. 1939-ben mutatták be először a nyilvánosság előtt a newyorki világkiállításon. A kiviteli tilalom alól legutóbb feloldották és két helyen is megkezdték szériagyártását: az United Aircraftnál, valamint Fordnál.

Startteljesítménye 2600-as fordulatszám mellett 1875 lóerő. Állandó teljesítménye 2285 méteren, 2400-as fordulatszám mellett 1520 lóerő és utazó teljesítménye 4265 m-en 2100-as fordulatszám mellett 1015 lóerő.

Százas oktánszámú benzin hajtja; fogyasztási adatai ismeretlenek. Olajfogyasztása legnagyobb teljesítmény mellett 11.2 gr/lóerő óra, míg utazó teljesítmény mellett 6.7 gr/lóerő óra.

A motor súlya 1043 kg, átmérője 1.32 m; tehát nem nagyobb, mint a 600 lóerős Wasp-é. Hengerűrtartalma 45.9 l. Kompreszió viszonya: 6.7:1. A következő légcsavaráttételek lehetségesek vele: 1:0.4, 1:0.5, vagy 1:0.5625.

*

Az Egyesült Államok ezidei katonai költségvetését 5246 millió dollár póthitellel növelték. Ebből a többi között 7690 darab elsővonalbeli repülőgépet és 10.957 darab egyéb célra szolgáló repülőgépet szándékoznak beszerezni a szárazföldi hadsereg légierői számára. Az egész megrendelést még nem adták ki, csak a negyedrészét rendelték meg. A megrendelt géptípusok a következők:

428 négymotoros bombázó.
139 kétmotoros bombázó.
78 egymotoros zuhanó.
410 kétmotoros romboló.
885 egymotoros vadász.
2037 iskola- és gyakorló.
230 felderítő és szállító.

A további háromnegyedrész típus szerinti elosztása szintén ismeretes, csupán a gyárak részesedése nincs még megállapítva. Ez az elosztás a következő:

492 négymotoros bombázó.
1657 kétmotoros bombázó.
999 kétmotoros közép bombázó.
197 kétmotoros romboló.
2408 vadász együléses.
6588 iskola- és gyakorló.
2062 felderítő és szállító.

Minthogy az amerikai iparnak az angol megrendeléseket is teljesíteni kell, a gyárak rohamosan fejlesztik üzemeiket, leányvállalatokat létesítenek sokmillió dollárra rúgó befektetésekkel s így az amerikai repülőgépipar még eddig soha sem látott konjunktúra előtt áll.



VÉGZETES JÓSLAT

Fordította N. B.

(4.)

Csak néhány perc múlva állt meg. Lerogyott a földre. Melle nehezen kapkodott a levegő után. Inni szeretett volna, de a víz legcsekélyebb nyomát sem találta maga mellett. Egyetlen vigasza a győzelme volt és megelégedetten mosolygott a markában levő pisztolyra. Szinte csodálattal nézte az öklömnyi fegyvert. Van már fegyvere; szembeszállhat ellenfeleivel... Reszkető ujjaival feinyitotta a pisztoly agyát és kihúzta a tárat, hogy megszámolja a benne levő töltényeket. Semmi. A fegyver töltetlen. Káromkodva vágta a pisztolyt egy szedercserje sűrűjébe, újra lábra állt és kétségbeesésében megint futni kezdett.

MEGSZÖKTETETT GÉPEN

Hirtelen, hosszú menetelés után, háta mögött óriási robbanást hallott, melyet csakhamar két másik követett.

Szemvillanás alatt riadtan fordult meg és a láthatár szélén, a vörös tábor irányában — amelynek közelében az éjszakát töltötte — sűrű, fekete füstfüggönyt vett észre. Mialatt figyelmesen kutatta a látvány okát, a füsttömeg közelében, amely már kezdett szétterjeszkedni és lustán gomolygott az ég felé, egész sor vörösfényű villanás jelent meg s néhány pillanat mulva már a füléhez is elérkeztek a robbanások tompa zaja. Megsejtvén a valóságot, a tünemény magyarázatát az égben kereste s nem is csalódott: az ég azúrjában szabályos alakzatban lévő fekete keresztecskék úszkáltak. Csak nehezen lehetett őket felfedezni az imitt-amott feltornyosuló felhőktől, valamint a vakító napfénytől. Hangos kiáltás fakadt fel kebléből:

— Olaszok!

Kirohant a bozótból, amelyben eddig rejtőzködött, felhágott az útra és mozdulatlanul meredt a szemhatárra, ahol a bombázás borzalmasan pompás színjátéka lejátszódott.

Az ellenséges tábor most már teljesen bele volt burkolva a robbanásoktól felkavart füst- és porfelhőbe. Időnkint izzó vörös fénycsóvák villantak fel a felhőben és a kitépett laza föld gejzírszerűen tört ki az ég felé. A robbanások zaja egyetlen hangmorajjá olvadt össze, amely egyre gyakoribb hullámokban rázta meg a levegőt. A talaj rengett a felcsapódások hatalmas ütéseitől. A fekete felhő, amely beburkolta az apokalipsisi jelenet egész szinterét, időnkint — pillanatokra — szétfoszlott s ilyenkor láthatóvá váltak az óriási pörölycsapások által szétzúzott és felfordított szekerek, a derékbaszakadt gépkocsik, a rettenetes légnyomástól levegőbe emelt sátrak, mintha csak egy óriás seperte volna végig a mezőt és a szanaszét száguldó megrémült milicisták, akiket mindenüvé elkisért a körülöttük kigyúlt pokol szörnyű látványa.

De Caroli újra az égre emelte szemeit és éppen a feje felett látta áthaladni a legionárius repülőket századról-századra. Felismerte a derék »Fiat B. R. 20«-asokat és ragyogó szemmel kérdezte magában:

— Ki tudja, talán a »Gólyák« hős fiai szelik ott fenn az azúrt?...

A bombázás oly hirtelen szűnt meg, mint ahogyan elkezdődött.

Tökéletes csönd követte a robbanások fülsiketítő moraját és még a távozó repülőgépek gyönge zümmögését sem hallotta senki. Ez a hangtalanság adta meg a pusztulás szörnyű képének a tragikus gyászkeretet.

De Caroli hosszú ideig nézte a füstbe burkolt égő tábort, amelynek fekete felhőit lassan-lassan széttépte az enyhén fújdogáló szellő; ezután leszállt az út szegélyéről és ujjongó lélekkel vette fel újra a robotját: a dél felé menetet.

Nemsokára azonban már megint felfelé kellett fordítania figyelmét, mert a csendet hirtelen támadt erős mótorzúgás váltotta fel. Néhány századnyi »Rata« hasította — erősen emelkedve — a levegőt, abban az irányban, amerre az olasz bombázók eltávoztak. A légionárius nem tudta elfojtani a mosolyt, amely a vörösök eme hiábavaló erőlködésének láttára, arcára kiült.

— Ha sikerülne is elérnetek ezeket a kétmótorosokat, — gondolta — meleg fogadtatásban részesülnétek a kíséretben lévő CR-ektől...

Most még elővigyázatosabban — ha egyáltalán volt még fokozat — kellett haladnia. Ama fegyvertény, amelynek szemtanuja volt, az arcvonal közelségére hívta fel figyelmét, sőt talán a kifejlődésben lévő csata egyik mozzanata volt. Ez a gondolat felrázta a napok óta küszködő olasz lelkét és a reménynek némi halvány fényét gyujtotta fel benne: íme, végre tűz, harc, az első vonalak... Tudta, hogy a spanyol polgárháborúnak jellemzője az arcvonalak hézagossága. Jóformán majdnem mindenütt voltak darabkái és rései, amelyeket azonban gondosan fel kellett deríteni, hogy utána nagyobb nehézségek nélkül átlopózkodhassék a nemzeti területre.



Hány kilométerre van még a vonalaktól? Mennyi időre van még szüksége, hogy ezt a távolságot megtegye?

Kezdte már érezni az éhséget, de a menekülés reménye, melyet a légionárius repülők hirtelen megjelenése ébresztett fel benne, megerősítette őt. Meggyorsította menetét, azután epekedve, hogy újra a baráti földön érezze magát.

Hangosan káromkodott, hogy nincs fegyvere. Talán nemsokára már nem is tudja elkerülni az ellenséggel való találkozást... Mit csinál akkor?

Nagy falu mellett haladt el, melyet óvatosan messzire elkerült. Újra látott milicistákat, megint találkozott két gépkocsioszloppal. Az észrevétlenül való menetelés egyre nehezebbé vált.

Estefelé egy patakocska mellett dőlt nyugovóra, melynek hűsítő vizében mennyei élvezettel mártotta meg a naptól és a kimerítő menettől kiszikkadt arcát. Szomját eloltotta, de miként csillapítja majd le éhségét?

Kínosan állt lábra és ingadozva indult neki újra a végeláthatatlan menetnek. Szörnyű fejfájás fogta el, lábai izzottak. Talán láza is volt. Alig haladt néhányszáz méternyire s már megint kénytelen volt a földre vetni magát. Attól félt, hogy képzelődik: repülőgépeket látott, hallotta a mótorok zaját, füleihez katonadalok és vezényszavak csengtek fel. Megkísérelte a felállást, hogy jobban láthasson: sikerült és nagy kínnal felbaktatott egy dombocska tetejére, mely uralkodóan emelkedett ki a környékből.

Önkéntelen kiáltás csendült fel ajkain: nem messze tőle, a domb alján repülőgépek, igazi repülőgépek állottak.

Repülőtér terült el szeme előtt.

Nem képzelődött, amikor azt hitte, hogy repülőgépek robaját, egybefolyó emberi hangokat hallott. Szerény méretű, de mégis csak repülőtér volt, amelyen több mint egy tucat gép vert tanyát. Az indulási vonaton néhány »Rata«-t és »Curtiss«-t látott. Egy tehergépkocsi haladt át a mezőn, meg-megbotolva azokban a barázdákban, melyeket a repülőgépek kerekei vágtak.

— Hogyan tudnak — kérdezte magában — felszállni teljes teherrel ennyire rossz talajon?

Majd hirtelen ráeszmélt arra a veszélyre, hogy az ellenség megpillanthatja és a talajhoz lapult, abban a reményben, hogy még senki sem vette észre.

Szerencséje volt, mert a domb közvetlen közelében dolgozó katonák sem adták tanujelét annak, hogy meglátták a légionáriust.

Mély álom nyomta el. A hosszú gyaloglás fáradalma, az éhség, az állandóan feszült idegállapot egyszerre roppantotta össze fiatal testét.

Késő éjszaka ébredt csak fel, azzal a benyomással, hogy veszélyben forog. Amint körültekintett, észrevette, hogy három karabélyos milicista kapaszkodik fel a domboldalon, éppen az ő irányában. Kihasználva a körülötte uralkodó homályt, tovacsúszott a domb ellenkező oldalán, élenken ügyelve arra, hogy a lehető legkisebb zajt okozza. Amikor azután némi távolságot sejtett maga és a milicisták között, felállt és futásnak indult. Néhány lépés után azonban megbotlott és elvágódott. Talpraállt ugyan, de megszédült, újra összeesett és belegurult egy sűrű bokorba.

Mennyi ideig volt önkívületi állapotban?

Működésbe hozott repülőgépmótor jól ismert robaja ébresztette fel a valóságra. Az éjszakába hasító robajhoz csakhamar újabbak csatlakoztak. Tágranyílt szemekkel, lassan-lassan ismerte csak fel a légionárius a környezetét és közelségben egyszerre nagy fényforrásra lett figyelmes.

— Az ördögbe is, — dörmögött magában — jól be vannak rendezkedve: még repülőtérvilágító felszerelésük is van...

Térdre állt és megállapította, hogy sokkal jobban érzi magát, mint előző este. Szervezete, a többórányi pihenés után majdnem teljesen visszanyerte megszokott erőállapotát. Néhány lépés után arra a gondolatra jött, hogy megint felhág a domb csúcsára, hogy megláthassa, mi megy végbe a repülőtéren. Szétnézett... senki... Óvatosan kikerülte a sűrű bozótból eléje terjeszkedő hosszú ágakat, nehogy zajt okozzon és rövid idő mulva fel is ért a domb tetejére. A repülőtér fényszórók világában úszott, mintha csak egy teljesen berendezett békebeli repülőtérről lett volna szó. Több vadászgép sorakozott fel az indulási vonalon, mindegyikük embercsoporttól körülvéve.

— Szigorú készültség — gondolta De Caroli.

Időnkint, tényleg egymásba folyó kiabálások hallatszottak, melyeknek hangja rekedtté vált attól az erőlködéstől, hogy túlszárnyalják a mótorok dörgő robaját. Katonák szelték át futólépésben a mezőt; izgalom, titokzatos bizonytalanság övezte a jelenetet.

Ebben a pillanatban igen merész ötlet villant fel a légionárius agyában: lemászni a dombról, odafutni az egyik géphez, melynek már jár a mótorja, rápattanni, elszáguldani rajta...

Még mielőtt mérlegelhette volna az ötlet kivihetőségét, belső ösztöntől űzve, máris a domb oldalán futott lefelé. Saját merészségétől elképesztve, de semmi távolabbi eshetőséggel nem törődve, folytatta futását a repülőtéren is...

A tevékenység láza fogta el.

Érezte, hogy szíve hangosan ver a mellében, de cselekednie kellett. Állandóan a fényszórók árnyékában tartotta magát s hamarosan az indulási vonal közelébe ért.

Nem hitte el, hogy ez ilyen könnyen sikerült; újra futni kezdett, hogy minél előbb egyik gépben érezhesse magát. Látta, hogy egy-két sötét árny siklik a réten, egyre távolodik, majd eltűnik... a gépek megkezdték a felszállást. Hirtelen egy ember toppant eléje. Olyan szavakat hallott, melyeknek nem értette a jelentését. Mintegy ösztönszerűen lendítette előre jobbkarját és teljes erővel ellenfele arcába öklözött. Benne volt ebben az ökölcsapásban mind az a keserv, amely eddigi menekülése alatt felhalmozódott benne... az ismeretlen hangtalanul roskadt össze és az olasz villámgyorsan ugrott hozzá, hogy fegyverét birtokába vegye. Szinte tudat alatt cselekedett. Az életéért küzdő ember ösztöne kormányozta tetteit. Ellenfele övében talált egy pisztolyt, megragadta és vad futással iramodott a legközelebbi gép felé.

Emberi árnyak futottak feléje, de ő szilárdan tartott célja felé... tüzelt rájuk s már ott is volt a repülőgép mellett...

Egyetlen ugrással az ülésben termett, meghúzta a gázkart és előrenyomta a botkormányt... Mialatt a győzelem hangja csendült fel ajkán, a talaj rohanni kezdett alatta s hamarosan belefúródott az éj sötétjébe.

TESTVÉRHARC

A kora reggel ellenére a repülőtéren egyetlen ködfoszlány sem mutatkozott. Az éppen kelőben levő nap sárgás fényárral seperte végig a gurulómezőt és ezáltal hosszú, könnyed árnyékot adott a tárgyaknak. A lég kristálytisztán átlátszó volt s egy kissé hideg az éjszaka lehűlésétől olyannyira, hogy a lehellet kicsapódott benne.



Brenta főhadnagy egy pillanatra megállt a parancsnokság küszöbén, hogy szemügyre vegye a repülőteret. Alig egy-két ember mozgott még: szerelők voltak, a korszerű háború névtelen hősei. Talán már néhány óra óta fáradoznak egy »csökönyös« mótor körül, egy sérült repülőgépen egy-egy javításra szoruló alkatrész kicserélve. Egyre-másra felcsendült az egymáshoz ütődő fémek, a kalapács hangja, szűkszavú mondatok repkedtek, melyeket az üdén tiszta lég hihetetlen hűséggel adott vissza. Fülbemászóan, andalítóan adott azonban méltó keretet a gyönyörű reggelnek a régi... régi s mégis mindig új spanyol dal:

»el naranjó de tú patio
cuandó te acercas a el
se desprende de su flores...«

Most vette csak észre, hogy egy repülőkatona áll az oldala mellett és jelent valamit; zavartan adott parancsot az ismétlésre. A katona újból jelentette, hogy a gép indulásra kész és a fegyvermester éppen most fejezte be munkáját.

Brenta gépe felé indult, mely már az indulási vonalon várta a kiszolgálószemélyzettel együtt. Maga is elcsodálkozott azon a hihetetlen közönyön, mely napok óta hatalmába kerítette. Szórakozottnak, életúntnak érezte magát, mintha csak szörnyű végzetszerűség nehezednék lelkére. Dudorászni kezdett azért, hogy saját hangja ébressze fel, de már a következő pillanatban nevetségesnek látta magát és hangosat káromkodott.

A meginduló mótor robaja térítette csak magához, mintha barát szólt volna hozzá.

A mótorszerelő rásegítette az ejtőernyőt. Végre benn érezhette magát gépe ülésében: itt sokkal jobban érezte magát, jobban tudott magán uralkodni: nemsokára egyetlen mozdulat a gázkaron elegendő lesz arra, hogy a levegőbe emelkedjék, eltávolodjék a többiektől, a mult emlékeitől... saját gondolataitól...

A mótor felmorajlott... a »vadász« rohanni kezdett a gyepen, elvált tőle és belesiklott az azúrba.

Brenta magára talált. Mosolygott azokon az aggasztó gondolatokon, melyek az indulás előtt fogták el és a kétségeken, melyeket parancsnoka fejtett ki előtte, mikor tervét előadta. Biztosan, teljesen nyugodtan érezte magát: meg fogja bosszulni eltűnt barátját...

Egyenesen a láthatáron rajzolódó hegyláncnak vette az irányt, hogy mielőbb céljához érjen.

Szüntelenül fürkészte az eget, de egyetlen gép árnya sem rajzolódott bele a végtelen kékségbe.

A közeli küzdelem vágya égette, már elkönyvelte a győzelmet, a repülőtérre való visszaérkezésére gondolt, azokra a műrepülő mozdulatokra, melyekkel tudtul adja majd bajtársainak a párbaj kimenetelét.

Sietnie kell; le a gázt... az ütközőig...

4000 méter. Alatta a föld úgy terült el, mint egy mérhetetlen gobelin, melyet bűvészkezek csomóztak össze és a legkülönösebb formákat is gazdag összhangban egyesítették rajta. A cserjések és erdők zöldje összeárnyalódik a mezők színezetével, a cukorrépaföldek színjátékával s az emberi kéz egyéb munkatöltHonával, melyet elhagyni kényszerültek, de mely még magán viseli a munka nyomait: a barázdák ügyes betűvető türelmet sejtető művének látszanak. Azután majdnem átmenet nélkül, a táj képe hirtelen megváltozott; elszomorítóvá vált és a pilóta szemei elé tárta a korszerű háború pusztító mivoltát. A növényzet teljesen eltűnt és a talajt lépten-nyomon felszaggatták a hosszú idő óta tartó bombázások. Úgy lászott, mintha egy őrült által vontatott borona haladt volna el felette, feltörvén a talaj minden rögét hegytől hegyig, dombtól dombig. Lerombolt házak csupasz falai fehérlenek elő a feldúlt föld vöröses alapjából.

Ime, a lövészárkok: alig látható cikcakos fehér vonal; imitt-amott szaggatott csipke forma, melyet azután helyenkint hosszú és egyenes vonalak fűznek össze. Ott, bennük, a sár és szenny közt élnek a gyalogosok, ennek a véres drámának névtelen, de igazi hősei.

Brenta kémleli a földet, keresi az ember jelenlétének a nyomait... íme: vékony kékes füstszál emelkedik az égnek az egyik domb árnyékából... talán konyha... Odébb valami mozog, csúszik a poros talajon, mint a féreg: egy harckocsi.

A gyalogság harca — felülről nézve — különös, valószínűtlen kifejezést ölt. Dühöngő rovarok néma harcának látszik, amelyek állandó és lassú mozgással törnek egymás ellen.

Ellenséges vonalak. Figyelem. Brenta meghúzza kissé a botkormányt és a »Fiat« gyorsan nyeri a magasságot. Hideg van.

Még egy pillantás az ég türkizkék végtelenjébe: semmi. Újból a mélybe irányozza tehát a tekintetét, ahol a vörös lövészárkok töredezett vonalai párhuzamosan húznak egymással és különös mértani formákat rajzolnak ki. Talán látják őt és átkozódva követik tekintetükkel.

De micsoda az a tárgy ott, mely sebesen, túlságosan sebesen halad át a talajon, mit sem törődve a rajta lévő akadályokkal? De nem is a föld színén mozog, hanem alacsony magasságban húz el felette és időnként beletemetkezik azokba a színfoltokba, melyek a talajt tarkítják. Repülőgép ez, mely kerülni igyekszik a harcot... A nemzetiek vonala felé repül. Az olasz szeme figyelmesen vizsgálja őt: »Rata«, egy vörös gép! Mit akarhat? Miért száguld a nemzetiek felé?

Brenta bedönti kissé a gépet, hogy jobban lásson. Perdinci! Nem tévedett: valóban egy »Rata« útban a barátok felé! Meglöki a kormányt, a »Fiat« besüllyed a térbe és teljes sebességgel az ellenségre zuhan. A »Rata« hirtelen gyorsan nő az olasz szemében, mintha csak hirtelen dagadni kezdene... Most azonban gyors irányváltoztatást hajtott végre... valószínűleg észrevette a támadást és menekül... Brenta szintén fordul fogait összeszortíja, idegeit a végsőkig feszíti és szemei az ellenfelén függnek...

Célban van... nyomás a billentyűre s következő pillanatban már érdesen kezdenek kerepelni a géppuskák...

A »Rata« magasba szökell s így kikerült a veszélyes tűzcsóvából, azután a »Fiat« hátába fordult. Brenta szintén emelkedett és szük fordulóval olyan közel került a »Rata«-hoz, hogy Isten csodájára nem ütköztek össze; a másik szárnyára áll és szélvészként zúgott le a mélybe, megint megmenekülve.

De miért nem tüzel. Brenta káromkodik: be szeretné már befejezni a küzdelmet.

A torna folytatódik, a föld emelkedik és süllyed a két bajvívó körül, akik keresik és elkerülik egymást. A »Rata« gyorsabb a »Fiat«-nál, jóformán soha sincs célban... de íme... már megint megmenekült... eltávolodik, az olasz háta mögött van... Fél fordulat... megint a célban... a »Fiat« géppuskái újra kerepelnek, az ólomsugarakat okádva.

A »Rata emelkedik, a magasban keresi a menekvést, de a »Fiat« merőlegesen szökken a végtelen kékbe s a vörös gép nem tud szabadulni az olasz haláltosztó géppuskái elől. Merőlegesen le-... s íme, a »Rata« egyszerre, közvetlen-közel belekerül a »Fiat« célmezejébe, Brenta diadalittasan kiált fel: tűz, a vörös gép balra billen, újra egy tűzcsapás... még egy...

Vörös szegély jelent meg az ellenséges gép egyik szárnyának belépő élén, amely azonban hamarosan hatalmas lángnyelvvé fejlődött és belepte az egész gépet.

Brenta egész a földig kíséri legyőzött ellenfelét.

A talaj közelében a »Rata« megkísérli a leszállást, de nekicsapódik a földnek, átvágódik és teljesen széttöredezik. A »Fiat«, amely a lebegési sebesség határán kering felette, fél fordulatot vesz, olyan terület után kutatva, ahol le lehet szállni, mert Brenta el akarja vinni a repülőtérre győzelmének trófeáját: a vászon egyik darabkáját, a bordák egyikét, vagy valami egyebet, amely emlékeztesse a véghezvitt »vendettá«-ra.

Pár száz méternyire attól a helytől, ahova ellenfele zuhant, alkalmas helyet talált a leszállásra. Visszavette a gázt, sasszemekkel méregette a távolságokat, majd siklásba kezdett, a gépet kissé átejtette, hogy minél kisebb kifutása legyen s a »Fiat«, nem messze ellenfele máglyájától, simán megállt.

Brenta fürgén kereste az ellenséges pilótát: látta, hogy az átvágódás pillanatában kivágódott a törzsből és csak néhány lépésnyire esett le tőle...

Mialatt kiugrott a gépből, összegörnyedt, mozdulatlan alakot vett észre a földön. Odafutott, felemelte őt és abban a pillanatban, amint arcát meglátja, ijedt kiáltás tört elő ajkán.

Térdreesik, elsápad, reszket... nem hisz szemeinek.

Kezei közt tartja a sebesült fejét. Ujjai reszketve szántanak végig a szörnyű seben, kiszedik belőle a földet, mely beszennyezte; letépik a szakadt és vérrel átitatott fejvédőt. A haldokló tört teste állandóan vonaglik. Szemei olyan tekintettel függnek Brentán, melyekből a pilóta minden kétséget kizáróan kiolvassa a közelgő véget.

— Brunó, Brunó... — de ajkai nem tudnak más szóra csendülni.

Végigtapogatja barátja testét, gyengéden megrázza, mintha nem hinné, hogy karjai közt tartja haldokolva.

De Caroli felnyitja ajkait, úgy látszik, beszélni akar. Lélekzete szakadozva, sivítva tör elő szájából és a haláltusa reszkető hörgése szófoszlányokat is hoz bajtársa füléhez.

— Marcelló... elmegyek... nem vagy hibás, tudom. Emlékezz... a salamancai puposra...

Az ajkán játszadozó gyönge mosoly azonban hirtelen görcsös összerándulásba torzul. Vérpatak árad ki belőle és a meleg cseppek a föléje hajló barátja arcába fröccsennek.

— Brunó — susogja Brenta remegő hangon — ne fáraszd magad... elviszlek a repülőtérre... tudod, az olajfák közt lévő kórházba... Drága, szenvedsz nagyon?...

A sebesült félig nyilt szemeit barátjára szegezi:

— Ma... fáradt vagyok. Nagyon sokat gyalogoltam... pihennem kell...

— Brunó... barátocskám...

A haldokló még jobban felnyitja szemeit, megfeszíti nyakát, mintha fel akarná emelni a fejét:

— Van cigarettád?

Marcelló lázasan kezdi kutatni egyik kezével bőrujjasának zsebeit, de hiába. Annyira felizgatott állapotban van, hogy agya teljesen elködösödött, nem tudja mit csinál... csak keres...

Végre valahonnan előkaparász egy törött cigarettát, még ezt a töredéket is majdnem összemorzsolja, annyira képtelen uralkodni mozdulatain... Óvatosan kezébe veszi, de abban a pillanatban, amikor barátja ajkaira akarja helyezni, ujjai erőtlenül hullanak vissza, miközben Brenta torkából halk nyögés szakad fel...

A fiatal olasz szemei mozdulatlanul, üvegesen élettelenül merednek reá.

A kegyetlen jóslat beteljesedett!

Vége

Varga József

kereskedelmi miniszter megtekintette a Műegyetemi Sportrepülő Egyesület új gépét és a BSE motoros kiképző keretét

Varga József kereskedelmi miniszter nagy barátja a repülésnek. Évenként jónéhányszor meglátogatja a repülőket. A napokban másfélórás látogatást tett a budaörsi repülőtéren, tövéről-hegyére megnézett mindent.

Első látogatása a nagy sporthangárnak szólt, amely előtt négy darab *M. 22-es* sorakozott éppen fel.

— Hogy' lehet az, — kérdezte a fiúkat — hogy ebből a gépből törtök legtöbbet és *mindig van belőle raktáron?*

Tasnádi László és *Jancsó* Endre mutatták be a miniszternek az új gépet, az *M. 25-öt*. Varga miniszter végigjárta, megnézte a gépet, azután *beleült a vezetőülésbe.*

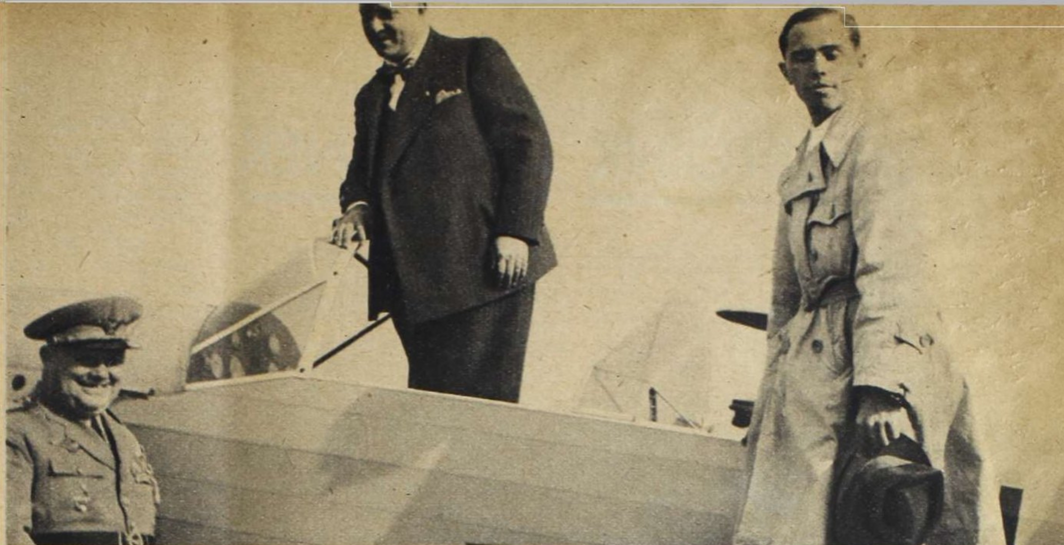
— Egyszer ideje volna már elmenni sétarepülésre ezekkel a gépekkel, — mondotta — annyit repkedtek előttem, hogy magam is kedvet kaptam rá.

Nagyon tetszett neki ez a »mindenes« gép.

— Kegyelmes uram, főleg azért szerkesztettük és építettük ezt a gépet, hogy a kiképzést magyar gépeken végezhessük.

Az *M. 25*-től útja a MALERT-hez vezetett. *Tóbiás* főmérnök és *Báthory* mérnök kalauzolták a nagy hangárban és az abból nyíló helyiségekben. Elsőnek az oktatótermet nézték meg, ahol rendkívül szellemes berendezést létesítettek a vakrepülés szobagyakorlására. A *MALERT* Amerikából hozatott egy »szobarepülőgépet«. Játékos, kisméretű repülőgépmodel a szerkezet, amelybe egy személy fér belé. A gyakorló pilótát »bezárják« a gépbe, amely a repüléshez szükséges minden műszerrel fel van szerelve. A korszerű légiforgalmi gép tökéletes vezetőülésébe ül be a gyakorló pilóta és *vakrepülve kell néki odabent az előírt repülőfeladatokat elvégezni.*

A kormányszervek minden mozdulatát elektromos berendezés írja és jelzi.



Varga József kereskedelmi miniszter vitéz Tarnóy Sándor rep. ezredes társaságában megtekinti az M. 25-öt. A gépen Varga miniszter mellett Jancsó mérnök áll, a gép szerkesztője.

Az oktató és ellenőrző asztalán egész sereg műszer van, amellyel »repülésközben« ellenőrizni lehet a pilóta minden mozdulatát. Az asztalon lefektetett térképen pedig önműködő leírószerkezet rögzíti a szobarepülőgép »szabadban« megtett útját. Az ellenőrző szerkezetek állandóan számontartják a mótor »fordulatszámát«, a gép emelkedési, vagy süllyedési sebességét, haladását, fordulózását.

Varga miniszter szerette volna belülről megnézni a szobarepülőgépet. *Nem mutathatták meg neki.*

— Kegyelmes uram, egyelőre nem nyithatjuk ki. *Még nincsen elvámolva és nem használhatjuk.*

— Mióta áll ez így?

— *Félesztendeje.*

— És miért nem lehet elvámolni?

— Nem tudjuk. Van olyan alkatrész, amelyet csak háromnegyed év mulva lehet elvámolni.

— *Mi ez? Bürokrácia?* — kérdezte a miniszter. — *Hiszen így elviselhetetlenül megnehezítik a dolgokat...*

A szerelők ebédlőtermébe vezették ezután a minisztert.

— A szerelőmunkások hónapokon keresztül nem juthattak idekint meleg ételhez, — mondotta *Báthory* mérnök — azért létesítettük ezt az étkezdét, hogy ne kelljen munkanapokon hideg kosztot enniök. Fillérekért főzzük az egytál, de kiadós és ízletes ételeket.

Nemcsak a szerelők, hanem a MALERT teljes repülőtéri személyzete — mérnökök és pilóták — *egyaránt ezt a kosztot fogyasztjuk.*

Az alkatrészek raktárhelyiségét nézte meg a miniszter, majd az óriási hangárban az egyik *Ju. 52-es* légiforgalmi gép ápolását nézte végig. Hatalmas szerelőállványokon dolgoztak a szerelők a három mótor körül.

— Valami baja van a gépnek?

— Dehogy. Kegyelmes uram, minden megérkezés után elejétől végig átvizsgáljuk így a gépet. Nyolc szerelő vizsgálja át a mótort, négy a sárkányt, másik négy a futószerkezetet. Ez az ellenőrzés az első feltétele a biztonságos repülésnek.

— Hála Istennek, — mondotta a miniszter — a sportrepülés is, a légiforgalmi repülés is biztonságos nálunk. *Most már értem, hogy miért.*

A *MALERT-től* a haderőnkívüli kiképzés gyakorló növendékeihez ment a miniszter. *Kőszegi* Gyula főoktató jelentette a létszámot, azután a miniszter tiszteletére a műegyetemi keretből *Fekete* Ottó, a BSE-keretből *Péterfi* Andor repültek műrepülőfigurákat. Vezetett orsó, bukóforduló, hátonrepülés, luping, dugóhúzó követte egymást a pergőszavú Bückereken.

— Mióta tanulnak ezek a fiúk?

— *Hét hete*, kegyelmes uram.

A miniszter alig akarta elhinni, hogy hét hét alatt tökéletes repülővé válhat valaki.

— A magyar fiatalság, úgy látszik, valóban repülésre termett, — mondotta a miniszter — *másként nem tudom elképzelni, hogy hétheti repüléstanulás után valaki műrepülővé válhassék.*

Vitéz Héjjas Iván miniszteri osztályfőnök, a kereskedelmi minisztérium repülési osztályának vezetője kalauzolta végig a minisztert a repülőtéren.

— *Iván, büszke lehetsz a fiaidra!* — köszönte meg Varga miniszter a nem mindennapi repülőlátnivalókat.

Varga miniszter távozása előtt a repülőnövendékek közé állt és a látogatás emlékeként lefotografáltatta magát a fiúkkal. Utána *Tasnádi* László mutatott be a *HA-RAG*-gal külön műrepülőműsort a miniszternek és társaságának.

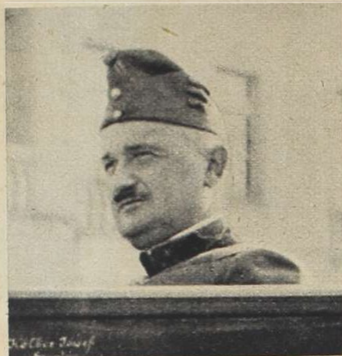
— Rengeteget repültem már, — búcsúzott a miniszter — *de erre már nem vállalkoznék.*

Raczkó Lajos

A H.M.N.R.A [redacted]-keretének. Varga miniszter mellett Kőszegi Gyula főoktató áll.



VEZETŐINK BESZÉLNEK



A mindjobban fejlődő vidéki sportrepülés mintája Szentes és vezetőjük: *vitéz Bogyay* Kamill csendőrszázados már szinte példakép. »*Kamill kapitány*« már nem mai gyermek, mindössze néhány esztendő óta repül, de kezenyomán gombamódra nőttek ki a szentesi földből a vitorlázógépek és a repülők. Ma már országos kiképzőtáborokat tart és azt szeretné, ha Szentesből olyasféle központi vitorlázótelep lenne, mint amilyen — mondjuk — Lengyelországban a bezmiechovai volt. Szóra bírtuk *Kamill* kapitányt, repülésről lévén szó, egyre jobban belemelegedett és így mondotta el a repüléshez való viszonyát és értékes tapasztalatait:

— Azt hiszem, minden repülőben a repülés iránti vágy már a gyermekkorban megkezdődik. Ez nálam sem volt másképp, de nekem meg kellett elégednem a sárkányeregetéssel, mert az én gyermekkorom ban a motoros repülés még gyermekcipőben járt, vitorlázórepülésnek pedig híre-hamva sem volt.

Érdekes körülmények között kerültem a repüléshez:

— 1933-ban a cserkész Világjamboreera Gödöllőre vezényeltek, ahol *a jamboree közlekedési csendőrségének voltam parancsnoka és hozzám tartozott az ottani repülőtér is közbiztonsági szempontból.* Itt ismerkedtem meg a vitorlázórepüléssel, azután a sportrepülés vezetőivel: *Bisits* Tibor akkori repülőszázadossal, *Almásy* Lászlóval, az Afrika-kutatóval, majd *vitéz Hefty* Frigyessel, a világháború egyik legvitézebb repülőjével. Csoda lett volna, hogyha ebben az illusztris társaságban nem támad fel bennem a repülés iránti vágyakozás.

— *Bisits* bajtárs motoros géppel fölvitt Gödöllő gyönyörű vidéke fölé egy körre. Csak addig éreztem szorongást, míg a gép a földön gurult, ahogy azonban a levegőbe emelkedett, átadtam magam annak a szavakkal ki nem fejezhető gyönyörűségnek, amelyet csak egy igazi repülő érezhet odafent. Megvallom, *ez az első repülőút döntötte el elhatározásomat, hogy repülő legyek.*

— *Vitéz Hefty* pedig beültetett a soproni cserkészek egyik *Zöglingjébe* és kiparittyáztak vele a lejtőről. Persze ez minden volt, csak repülés nem, hiszen el sem hagytam a földet. De már »menthetetlen« voltam: másodszor is megpróbálkoztam és *sikerült is néhány centimétert »repülni«.* A leszállás gyalázatos volt, az egyik szárny radírozta a földet. Már csak azért nem ültem harmadszor vitorlázógépbe akkor, nehogy összetörjem a soproniak gépét.

— Gödöllőről visszatértem akkori beosztási helyemre: Szolnokra és miután már »repülő« voltam, néhány lelkes fiatalemberrel megalakítottuk a Szolnoki Repülő Egyesületet. Csörlőautónk nem volt, hát autóvontatással dolgoztunk. Nagyszerűen ment a munka. A következő évben legidősebb növendékként megszereztem az A, majd a B vizsgát.

Jót nevet most, ahogy szentesi aggodalmait visszaidézi:

— Valósággal kétségbeestem, amikor 1936 őszén áthelyeztek Szentesre. Fűt-fát megmozgattam, hogy Szolnokon maradhassak. Nem is álmodtam arról, hogy Szentesen is lesz majd repülés. Amint Szentesre kerültem, mindjárt elfogott az a mérhetetlen teremtő láz, amely *vitéz Bonczos* Miklós belügyi államtitkár urat — akkor Csongrád vámegye tiszti főügyésze volt Szentesen — fűtötte a repülés megteremtéséért. Már két, majdnem kész Zöglinget találtam a műhelyben, mellé rengeteg repülni vágyó fiatalt Szentesen.

— Jó iskola volt nekem Szolnok, hiszen számbajöhető támogatást akkoriban nem kaptunk, mindent magunknak kellett kikísérletezni. Szerintem ez a legjobb módszer arra, hogy az ember valamit tökéletesen megtanuljon. Hamarosan megszületett az első szentesi csörlőautónk, a ma is üzemképes hathengeres *Studebaker.* Kint a felső-csordajáráson, a mai szentesi repülőtér helyén emlekedtünk levegőbe a derék szentesi magyarok legnagyobb ámulatára, akik az Istennek sem akarták elhinni, hogy ezek a »famadarak« repülni is tudnak.

Azt kérdezzük *Bogyay* Kamilltól, hogy tapasztalatai szerint hogyan omlanak le a repülésben a társadalmi válaszfalak.

— *A repülésben társadalmi válaszfalak nincsenek.* Emlékezem, hogy Szolnokon kezdő koromban én is épúgy álltam benn a sorokban, mint a többi növendék, de oktatónk sem tett különbséget az ügyvéd, az orvos, a mérnök, a kereskedő- és az iparostanonc között. Ha bármelyikünk hibát követett el, büntetésből épúgy hurcolta a gép farkát, mint az inasgyerekek. Állítom, hogy sorainkban minden növendék megtalálja az igaz magyar testvériességet és a lelket hevítő honvédelmi hivatást. A közös érdek, a ma nekem, holnap neked elve, a repülés iránti egyforma, olthatatlan vágyakozás és szeretet, végül a bajtársiasságban eltöltött idő, úgy összeszoktatja az embereket, hogy a társadalmi válaszfalak észrevétlenül lehullanak és megmarad helyettük *az egymás iránti kölcsönös tisztelet és megbecsülés.*

Kamill kapitány azóta megszerezte a C vizsgát, elvégezte az oktatóképző tábort, tavaly az első hivatalos repülőgépvontatásos tábort, az oktatói képesítés mellé megszerezte a szakszolgálati engedélyt is.

Képtelen betelni a repüléssel, de ma már egyéni repülnivágyását alárendeli a vezető köteles hivatásának:

— A legnagyobb örömöm, ha valamelyik növendékem kimagasló eredményeket ér el. Legbüszkébb két végletre vagyok növendékeim között, *a legfiatalabbra és a legidősebbre.* A legidősebb *Rieger* Mihály csendőrszázados, aki már elmult 40 esztendős, amikor a fiatalokat is megszégyenítő iramban jutott el a B vizsgáig. A legfiatalabb pedig a kis *Szabó* Jancsi, aki még nem volt 16 éves, amikor már mellén hordta a kétsirályos jelvényt. Most motoros repülőgépvontatásra készül, pedig alig mult 17 éves.

Szerelmese a vitorlázó repülésnek:

— Tudom, hogy a repülésben a motoros repülés a cél, de viszont *a vitorlázó repülés a százszázalékos sport.* Soha nem felejtem el azt a gyönyörű vitorlázóutat, amit egy kétszemélyes gépben repültünk végig *Tasnádi* Lacival, Budapesttől egész Szentesig néma csendben suhant nagy madarunk, csendesen beszélgettünk, a gyönyörű, tiszta magyar levegőégben...

Arról faggatjuk, hogy repülésre termett-e a magyar fiatalság?

— *A magyar fiatalság kitűnő repülőanyag, kimondhatatlanul szeret repülni, csak lehetővé kell tenni számára a repülést.* Sajnos, a szülők egy része még ma is túlontúl félti a fiúkat a repüléstől. A fiúknak sokszor valóságos harcot kell vívni, hogy szüleiket jobb belátásra bírják.

Most a férfi- és a női repülők közötti különbségről faggatjuk:

— A férfirepülő magáért a kitűzött célért repül, a nő viszont igen sok esetben csak eszköznek tekinti a repülést, esetleg: érvényesülni akar többi nőtársaival szemben. A nő általában nem repülőanyag, nehezebben tanul férfitársainál. Általában szorgalmasak, a kitartásukhoz azonban sok szó fér. A legtöbb az első komoly nehézségnél föladja a további küzdelmet. A baleset pedig elrettenti, ezzel el is veszti önbizalmát, amelyet csak nagyon nehezen tud visszaszerezni.

További tervei a következők:

Azt a nézetet vallom, hogy a haderőnkívüli előképzés keretében mennél több repülőt kell kiképezni, annak bizonyítására, hogy a kellően előképzett növendék továbbképzése összehasonlíthatatlanul könnyebb, mint azé, aki előképzés nélkül ül motoros gépbe. *Szeretném elérni, hogy az Alföldön is tömegsporttá váljon a vitorlázórepülés,* hogy a hozzánk közel fekvő vidéki városok növendékei vasárnapi napokon saját tehergépkocsinkkal menetrend szerint jöhessenek be Szentesre, ahol üzemnapokon 50—60 fiúval dolgozhatunk egyszerre. Ma már nem tudjuk nélkülözni a motoros vontatógépet, amely nélkül növendékeink továbbképzése lehetetlenség. Ha motoros gépünk lesz, *eredményeinkkel egyenrangúak leszünk a hegyvidéki vitorlázókkal.*

Kamill kapitány úgy reméli, hogy a jövő esztendőben minden kívánsága megvalósul, addig fáradhatatlanul dolgozik fiaival. Az idén két 4—4 hetes csörlőkiképző tábort tartott, amelynek eredménye eddig *24 A vizsga és 8 C vizsga.*

M. 25

A MŰEGYETEMI SPORTREPÜLŐ EGYESÜLET ÚJ GÉPE

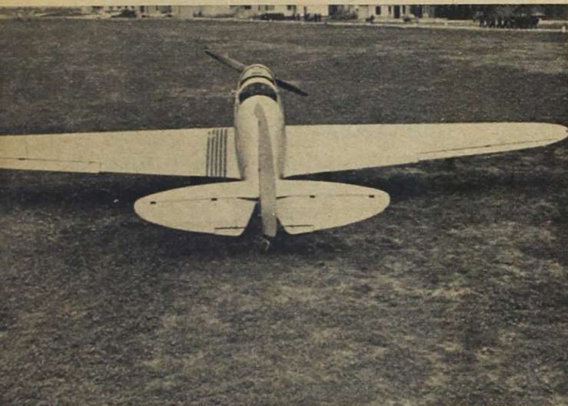
Egy esztendő munkájával elkészült a legújabb magyar sportrepülőgép, a *Műegyetemi Sportrepülő Egyesület M. 25*-öse. Maga a tervezője *Jancsó* Endre repülte be a napokban a budaörsi repülőtéren.

— Milyen a gép? — kérdeztük.

— Olyan, amilyennek terveztük és készítettük. *Könnyűmozgású, kiváló repülőtulajdonságú. Ezzel a géppel el tudjuk majd végezni mindazokat a feladatokat, amelyeknek megoldására készítettük.*

Az M. 25. mélyfedelű iskola-műrepülő- és túragép egyszemélyben. Kétkormányos, kétüléses, — az ülések egymásmögött vannak — kabinja nyitott is lehet, csukott is. Oktatásra nyitott kabinnal használják, túrákra zárt kabinnal megy majd.

Az új magyar sportrepülőgép a tavaly meghirdetett pályázat egyik eredménye. A feladat az volt, hogy egy gépben egyesíteni kell a korszerű iskolagép, műrepülőgép és túragép minden



Kecses, könnyed, elegáns a »Nebuló«-ra keresztelt M. 25.

előnyét. *A magyar viszonyoknak megfelelő, valóban mindenttudó gépet kellett szerkeszteni és a berepülési eredmények azt igazolják, hogy az M. 25-ben ezeket a tulajdonságokat sikerülten egyesítették.*

A gépben 105 lóerős *Hirth*-motor van, aránylag tehát nem túlnagy a motor. A kiváló konstrukciójú gép ezzel a kevés lóerővel *210 kilométeres maximális sebességgel repül, utazósebesége is megközelíti a 200 kilométert óránként.* Leszállósebessége pedig mindössze 80 kilométer. Oktatásra igen alkalmas és külföldi eredetű iskolagépek helyére be lehet állítani a magyar iskolagépet.

A gépet egészében *Jancsó* tervezte, kivitelezésre átadta a Műegyetemi Sportrepülő Egyesület repülőgépépítőműhelyének, ahol az építési munkálatokat *Szegedi* József irányításával végezték.

Az új magyar gép adatai a következők:

Törzs: Hegesztett acélcsőváz. Az aerodinamikailag legtökéletesebb forma miatt a csővázra könnyű faszerkezet van felerősítve és ezt burkolja a külső vászonborítás. A motorburkolat alumíniumlemez. Mindkét egymásmögötti ülés kormányberendezéssel és műszerekkel ellátva. Az utasfülkeburkolat: átlátszó szilánkmentes plexiglas. *A gép egyaránt használható nyitott vagy zárt utasfülkével.*

Szárny: Szabadonhordó, kétfőtartós, faszerkezetű. A mellső éltől a hátsófőtartóig alul és felül réteges lemezborítású. A két félszárny Krupp—Izet acéllemezvasalás által csatlakozik a törzsbe behegesztett acélcsőszerkezetű szárnycsonkhoz. A réselt csűrőlap acélcsőből hegesztett. A szárnycsonkban nyer elhelyezést jobb- és baloldalon a két üzemanyagtartály.

Kormányfelületek: Szabadonhordók. Hegesztett acélcsőváz; az orrész a kormányfőtartóig réteges lemezzel, a főtartó után vászonnal borítva. A magassági és oldalkormány négy ponton van a törzshöz szerelve.

Futómű: Merev. *Erős igénybevételre van szerkesztve;* három ponton van a szárnycsonkhoz kötve. A gumigyűrűrugózás hosszú rugóutat és lágy rugózést biztosít. A futóműtámasztódúcok áramvonalszerelvényűek. A kerekek aránylag egymástól való nagy távolsága jó földi stabilitást eredményez. Mindkét kerék az oldalkormánypedálra szerelt mozgatókar segítségével, külön-külön is fékezhető.

Farokkerék: A hosszú rugózóút lágy rugózást biztosít. Gumikötéllel egyenesbe van vezetve, de a földön való helyváltoztatás érdekében kapcsoló segítségével ez az egyenesbevezetés megszüntethető. A géppel földön könnyen és gyorsan lehet fordulózni.

Utasfülke: Egyaránt használható nyitott formában iskolára és zárt elrendezésben túrára, az utóbbi esetben a gép sebessége nagyobb.

Motor: Hirth H. M. A 2 105 PS, léghűtéses, négy (lógó) hengeres soros motor, 3.96 liter hengerűrtartalommal. A beépítésre szolgáló csapok gumiba vannak ágyazva.

Légcsavar: Kétágú falégcsavar, a két belépő élen ragasztott vasalással.

Műszerkészlet: Iránytű, elfordulásjelző, sebességmérő, magasságmérő (egy finom és egy durva), variométer, fordulatszámláló, olajnyomásmérő, időóra.

A gép méretei: Szárnyfesztáv 10.0 m, szárnyfelület 16.3 m², teljes hossz 7.3 m, üres súly 470.0 kg.

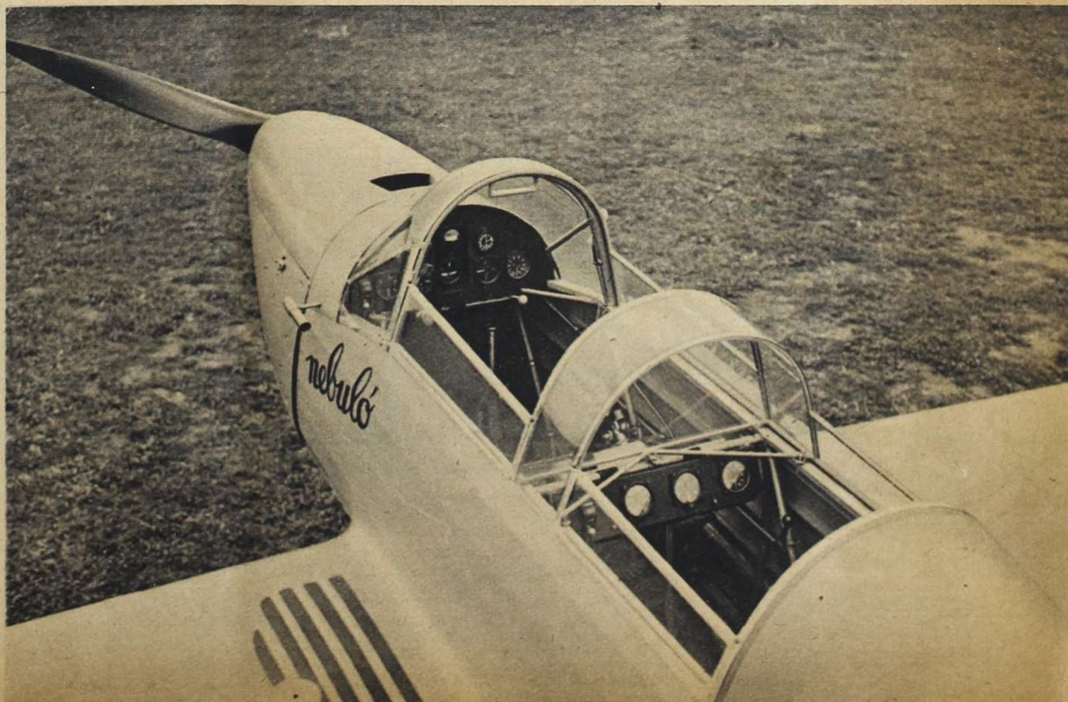
Felületi terhelés: iskola 44.1 kg/m², műrep. 36.2 kg/m², túra 48.5 kg/m².

Repülősúly: iskola 720 kg, műrep. 590 kg, túra 790 kg.

Teljesítményadatok: 2200 fordulatszám mellett: maximális sebesség 210 km/h, utazósebesség 190 km/h, leszállósebesség 80 km/h.



Jancsó Endre startol a magatervezte »Nebuló«-val



Az M. 25. vezetőülése és utasülése nyitott kivitelben.

AMIT MINDEN VITORLÁZÓ-REPÜLŐNEK TUDNIA KELL

(4) Irja: —szilas—

(Folytatás.)

Milyen repülőtevékenységhez kell szolgálati engedély?

Engedély kell:

1. a repülőtér elhagyásához (mindenféle távrepüléshez),
2. nyilvánosság előtti műrepüléshez,
3. motoros repülőgéppel történő vontatásos repüléshez és vontatott vitorlázórepülőgép vezetéséhez,
4. utas viteléhez, kétüléses gépen,
5. oktatáshoz,
6. csörlőautó kezeléséhez,
7. új mintájú és sorozatgépek berepüléséhez.

Hogyan kell beszerezni a szakszolgálati engedélyt?

A szakszolgálati engedély kiadását a Magyar Aero Szövetség (Budapest, V., Vigadó-utca 2.) útján a m. kir. Légügyi Hivataltól kell kérni. Az e célra rendszeresített űrlapra rá kell vezetni az orvosi vizsgálat eredményét, mellékelni kell kettő darab fényképet, repülési naplót és a vezető oktatói minősítést.

Mi a műrepülési engedély elnyerésének feltétele?

Bizottság előtti vizsgarepülés, amelynek során be kell mutatni vontatásból elért 1000 méter magasságból kezdve:

1. éles, erősen döntött fordulókat,
2. jobbra és balra végzett 2—3 perdületű dugóhúzót,
3. folytatólagos bukfenceket,
4. emelkedő- és bukófordulókat,
5. kifogástalan iránytartású csúsztatásokat,
6. és 100 méteren belüli célleszállást.

Mi a motoros vontató szakszolgálati engedély elnyerési feltétele?

1. Érvényes utasvitelre jogosító motoros szakszolgálati engedély (Sport II.),
2. vitorlázórepülő »C« vizsga,
3. két felszállás a vontatott vagy ahhoz hasonló vitorlázórepülőgép típussal,
4. felügyelet mellett végzett 10 kifogástalan vontató repülés igazolása, melyet vontató szakszolgálati engedéllyel ellátott pilóta adhat.

Ki részesülhet repülőgépvontatásos kiképzésben?

A vontatásos kiképzés előfeltételei:

1. vitorlázó repülő »C« vizsga,
2. 5 óra vitorlázó repülési összidő, melyből a vontatott géptípussal egyhuzamban legalább 1 órát kell repülni,
3. a vezető oktató által igazolt teljes elméleti tájékozottság a vontatásos repülést illetőleg.

Ki nyerhet utasvitelre engedélyt?

Utasvitelre engedélyt nyerhet az, aki

1. *a)* motoros repülőgéppel utas vitelére jogosító szakszolgálati engedéllyel (Sport II.) bír, vagy

b) legalább 25 felszállást végzett a kétüléses vitorlázórepülőgép teljesítményeivel egyenértékű repülőgéppel és ilyen gépekkel összesen legalább 30 órát repült,

2. legalább öt felszállást végzett kétüléses géppel utasvitelre jogosított oktató kíséretében, vagy holt teherrel ilyen oktató felügyelete mellett.

Ki részesülhet motornélküli repülő kiképzésben?

Vitorlázó kiképzésbe vehető az, aki

1. a kiképzés megkezdésének évében betölti a 16. életévét,
2. a szakorvosi vizsgálat repülésre alkalmasnak minősíti és
3. akinek a szülei a kiképzéshez írásban hozzájárultak és kártérítést kizáró nyilatkozatot adnak.

Idegen állampolgár csak a m. kir. Légügyi Hivatal *előzetes írásbeli engedélye* után vehető csak repülő kiképzésbe.

Mikor kell az orvosi vizsgálatot megismételni?

Minden év első két hónapjában és minden repülést esetleg befolyásoló betegség vagy sérülés után az orvosi vizsgálatot meg kell ismételni.

Milyen orvos vizsgálata érvényes?

Repülésre való alkalmasságot csak az az orvos állapíthat meg, aki a M. kir. Honvéd Légierők Repülő Orvosi Vizsgáló Intézetének tanfolyamát sikeresen elvégezte és a repülő szakorvosi teendők ellátására innen engedélyt nyert.

Hogyan lehet csörlőkezelői szakszolgálati engedélyt nyerni?

A pályázónak szakszolgálati engedéllyel már ellátott csörlőkezelő felügyelete mellett legalább 300 csörlést, Magyar Aero Szövetségi tanfolyamot, majd bizottság előtti vizsgát kell végezni.

Ki nyerhet berepülési engedélyt?

Berepülésre csak olyan tapasztalt vitorlázó repülő kaphat engedélyt, aki az összes hazai használatban lévő vitorlázó repülőgépeket kifogástalanul repüli és kitűnő elméleti és gyakorlati tudásról tett bizonyságot.

Ki állítja ki a motornélküli pilótaigazolványt?

A nemzetközi motornélküli pilótaigazolványt a Magyar Aero Szövetség állítja ki, ha az igénylő szabályszerű űrlapon igazolja a vizsgafeltételek teljesítését és a sportszempontból kifogástalan magaviseletét. Az űrlaphoz mellékelni kell két arcképet és a kiállítás díját.

A nemzetközi pilótaigazolvány az összes európai nyelveken beírt ajánlást tartalmaz, mely a tulajdonos részére a hatóságok védelmét biztosítja.

(Folyt. köv.)

REPÜLŐSZERENCSE

Régen történt, de a tanulság, amely levonható belőle, tapasztalatlan fiatal pilóták részére talán soha sem volt olyan időszerű mint most, amikor már a műszerekkel való repülés mindennapivá válik.

De máris taszítsuk be a gázt. Az idő szép, a rádió jól működik, a műszerek pontosan mutatnak, szóval minden rendben van. Ugyan az időjárásjelentésből levonható útiakadályok és a gép teljesítményei nem egészen állnak összhangban, azonban a gép vezetője fiatal és csak most gyüjti tapasztalatait, — amelyek bizony sokszor egy pilótaélet végén is még meglepetésszerűen adódhatnak — így hát a fontos az, hogy a menetrend be legyen tartva és az idegen államok pilótái ne mondhassák azt, hogy különbek. Szóval a virtus: Az előttünk indult hárommotoros Junkers messze még mutatja az irányt, pontszerűen a kék égen. A gép felkapaszkodik, amilyen magasra csak tud és mintha az égiek is csak a könnyelműséget segitenék elő, a felhőtakaró oly magasságban fekszik, hogy a gép kerekei közel a csúcsmagasságnál szántják a felhőket, de feljebb már nem igen megy. Alattunk a felhőbe burkolt sziklarengeteg. Az út most kezd csak élvezetes lenni. Gyönyörű felhőtornyocskák kerülgetése és ügyeskedés, hogy a gép lehetőleg a felhők között maradjon. Bezzeg a Junkers úgy megy, mintha zsinóron húznák és már alig látszik. Bár a műszer után való repülés nem különösebb probléma — annak, aki tudja —, de a kutya sem szeret egy mutatóra meredve lolgozni, amikor a repülés maga élvezet is lehet és amúgy is titkos idegenkedés szól a bensőből a felhők ellen. Az egyik motor ugyan prüszköl néha és melegedni kezd a nagy erőlködéstől, de ez csak érdekesebbé teszi az utat. Hiszen akkoriban minden fiatal többé-kevésbé hazardőr volt és oly szívesen vállaltunk volna minden kockáztot, még az észszerűség tiltakozására is. A fiatal magyar repülés rugkapáló csikói voltunk és bizony, ha a lelki fékek nem jól és jókor fogtak és a szerencse nem segitette tapasztalatok szerzésére a repüléstől megbüvölt egyént, úgy bizony maradtak elmondatlan történetek, amelyek százszor tanulságosabbak lettek volna. Fogjuk csak meg újra a kormányrudat. A felhőrétegen való áttöréssel a rádió pompás irányítása mellett pontosan sikerül leszállani az elérendő közbenső célnál, ez még csak növeli az önbizalmat és a hitet a műszerekben. Azonban most jön a tapasztalat! Megint csak magas hegyeken kell általmenni, ahol a felhők felső határa közel van újra a csúcsmagassághoz. A kísérlet, hogy ezt átemelkedjük, nehezen megy. »Ő« szuszogva körözik felfel. Bár az egész együttes, motor, sárkány, pilóta, érzésünk szerint a szerkesztők és a lehetőségek által nekik megadatott legjobb hatásfokkal dolgoznak, de csak nem akar menni. Türelem fogytán van. Még tán az utolsó százméteres pajkos felhőtornyocska volna, de az jobban bírja az emelkedést, tehát nem várunk, hanem egyenesen bele, katonásan kurzus szerint. Ez olyan csalogatóan szép fehér felhőcske volt, amit kora nyári délutánokon szoktunk megcsodálni. De csak volt! Mert utólag azért meg is csodáltuk. Alig ötpercnyi út után a sűrűben csak látom ám, hogy az egyetlen fordulásmérő nem mutat. Hiszen nem is mutathatott, mert a tavaszi időjárás következtében túlhűtött felhőzetbe jutva, a fordulásmérőt éltető venturicső minden különösebb figyelmeztetés nélkül befagyott, nekünk meg befűtött. Ilyen volt akkor még a természetük. A többi már csak alkalmi tornászmutatvány volt. A jó öreg masina pár pillanatig még ment előre, de már a vezetője előtt elsárgult a világ, mert annyi tapasztalata már volt, hogy műszer nélkül felhőben megmaradni — elbeszéléseik nyomán — csak olyan öreg rókák tudtak, akik még soha sem voltak benne. Hozzá a barátságos felhőből jégeső lett, a két motor fordulatszáma rekordot javított és soha el nem felejthető hangon értesített, hogy ő vakon bizony nem repül. Majd a meghúzásra a sebesség zéró alá csökkent és bizony a magasságmérő mutatója egyhuzamban jelezte a kormányzatlan repülést. Őszintén szólva, a másodpilótával együtt — ezt utólagosan állapítottuk meg — alig vártuk már, hogy felcsapódjon a gép valamelyik sziklafalon, olyan kínosan tehetetlen volt a helyzetünk. A gép vezetője hanyatt-homlok kurzust állíttatott visszafelé, s közben eszébe jutva gyermekkori regényeiből a kapitányok magatartása a süllyedő hajón, elszántan kormányozta, illetve akarta kormányozni gépét visszafelé, — ami, hogy, hogy nem, a szerencse folytán végeredményben majdnem sikerült — gondolva azt, hogy még egyszer a barátságos völgybe visszaszánkázik. A sebességmutató ugyan hol az alsó, hol a felső határhoz ájultan szorulva fejezte ki elégedetlenségét. De bizony vannak örök igazságok! A gép igen változatos forgású és főleg gyors lefelé csúszási módozatokban csak jött lefelé, a magasságmérőre nézni már nem volt jó, mert úgy érezte az ember, mintha a föld alól nézne felfelé, amikor — itt jön a szerencse — a gépszárny végén kinézve a másodpilóta feje fölött végre, a ködfoszlányon keresztül megpillantottam a barátságos és vágyva-várt sziklaoldalt, pár magas fenyővel. A többi már magától ment! A gép átalakult műrepülőgéppé és a kis lyukon keresztül pillanatok alatt áttörve a kis völgy vonulatán, eljutottunk a folyómeder alagútjába, — a hegyoldalak és a felhőlap között — ami azonban most már a végtelen szabadságot jelentette. Az út hazáig gyorsan telt el. Bár zuhogott az eső, de nekünk csodaszép idő volt és az utasok, mikor kiszállottak, hangsúlyozták, hogy ilyen remek utazásban még sohasem volt részük, — ezt mi is mondtuk — csak nem értették meg, hogy miért nem tudtak mozogni egy darabig az ülésükben. Mondanom sem kell, hogy alig győztük aznap a nagy szomjúságot, amelyet a fránya nedves időjárás okozott, oltogatni.

H. B.



Szárnyról szárnyra

A magyar sportrepülés növendékei közül kétségkívül legszorgalmasabb és ezidőszerint legérdekesebb *Czékus* Erzsébet. Jövőre vegyészmérnök lesz, rendkívül fontos bizalmi állást tölt be hivatalos helyen, vitorlázó műrepülő, rövidesen teljesítményjelvénye lesz és most — motoros repülővizsgára készül.

Reggel 8-ra munkahelyén kell lennie, ahol késő délutánig dolgozik. Így csak hajnalban és estefelé repülhet. A Műegyetemi Sportrepülő Egyesületnél tanul, melynek rövidesen repülősztárja lesz.

— *Erzsók nagyszerű repülő*, a kisujjában van a repülés készsége, — mondják oktatói — rendkívül szorgalmas, lelkiismeretes, lankadatlan munkakészségű és nem győz betelni a repüléssel.

Nagyteljesítményű vitorlázó géppel nehéz műrepülő figurákat repült már vontatásos startból, orsózik, bukófordulózik, loopingozik, úgy »hajmeresztő«, mint a régi műrepülőfiúk. Előrelátható volt hát, hogy igen könnyű feladat lesz számára a mótorosrepülés elsajátítása is. De arra nem számítottak, hogy *35 kettős felszállás után válik egyedülrepülővé.* Naponta 10 iskolakört »gyártott«, most a feladatrepüléseket végzi és úgy tervezi, hogy még az idén levizsgázik a mótorosrepülésből is.

— Az egyik Gerle gépen repülök — mondja — és azt mondják, már a leszállások is hibanélküliek. A mótorostanulás könnyen ment, alig várom, hogy megkezdhessem a műrepülő figurákat...

Mótorosrepülő létére változatlanul azon a véleményen van, hogy az igazi repülés mégis csak a — *vitorlázás.*

*

A magyar légiforgalom rövidesen *új repülővonallal bővül.* Úgy értesülünk, hogy az olaszokkal, a németekkel és a francia tényezőkkel tárgyalások folynak a *Budapest — Velence — Milano — Marseille* repülővonal kiépítése ügyében. Ezen a vonalon a pool-egyezmény szerint *felváltva repülnek majd a magyar, a német és az olasz légiforgalmi gépek.*

*

A belföldi légivonalak ellátása erősen igénybe veszi a *MALERT* gépparkját. Mint ismeretes a MALERT-nek 5 darab Junkers Ju 52-es és 3 darab Focke-Wulf Weihe típusú gépe van üzemben. A *Budapest—Kassa—Ungvár-i* és a *Budapest — Nagyvárad — Kolozsvár—Marosvásárhely-i* belföldi repülővonalakon a gépek állandóan zsúfolásig megtelnek és nagymennyiségű hírlapküldeményt és postát kell szállítaniok. Az erdélyi repülővonalon a 16 személyes utasgépek mellett sűrűn kell járatni a postát szállító 6 személyes gépeket is, amelyek naponta átlag 8 és fél métermázsa hírlapot szállítanak a postán kívül Budapestről Erdélybe.

*

Az erős igénybevétel folytán a *MALERT*-gépek felváltva állandóan üzemben vannak és elkerülhetetlenül szükségessé vált a géppark növelése.

A *Magyar Szárnyak* illetékes helyen úgy értesült, hogy a kereskedelmi kormányzat hozzájárult két új Junkers Ju 52-es forgalmi gép megvásárlásához. A vásárlási feltételek szerint az *első gépet 30 napon belül szállítják a dessaui Junkers-gyárból*, a másik gép leszállítására is sor kerül még az idén. A dessaui Junkers-művek a háboru ellenére elvállalták és pontosan teljesítik a szállítást.

Szó van arról, hogy a fenti bevált géptípusnál, amelybe 16 utas fér, *még egy nagyobb utasgépet is vásárolnak a magyar légiforgalom céljaira.*

*

A *Műegyetemi Sportrepülő Egyesület* repülőgépépítő és javító üzeme már nem fér el a Műegyetem alagsorában lévő helyiségekben, az építés és javítás alatt álló gépalkatrészek egy részét, kényszerűségből hónapok óta a folyosókon tartják.

Az egyesület vezetősége még az év tavaszán Pestszentlőrinc város vezetőségének, a Közmunkatanács urainak, a kereskedelmi minisztérium illetékes osztályának támogatásával megfelelő telekhez jutott, közvetlenül a ferihegyi repülőtér szélén és még októberben megkezdik az egyesület nagykiterjedésű és minden tekintetben korszerű repülőgépépítő és javító telepének építését.

A gyári jellegű létesítmény építési terveit *Padányi-Gulyás* Jenő, az ismert műépítész készítette el, a terv megépítésére *Benkő* János pestszentlőrinci építész kapott megbízást.

Az építkezési munkálatokat külön háziünnepség keretében indítják meg, *a gyárépület alapzatának első ásónyomnyi földjét ma Varga József kereskedelmi miniszter emeli ki a földből. Varga* miniszter éveken át teljes figyelemmel kísérte a Műegyetemiek konstrukciós repülőgépépítő munkásságát és egyik jelentős támogatója volt a gyárépítési törekvéseknek. *Jórészt neki köszönhető, hogy a magyar repülőgépgyártás egyik jelentős tényezője tető alá kerül és a hazai sportrepülőgépszerkesztés nagyobb lépésekben haladhat előre.*

*

Rendkívül érdekes levelet kapott a *Magyar Szárnyak* Dobó István városából: Egerből. A levél minden sora hűségesen visszaadja a magyar fiatalság lelkes repülniváygyását. A sorokban olvasható elkeseredettséget is a repülés szeretete fűti: Maga a levél így hangzik:

— Amikor a nyár elejére tervezett egri repülőnap megtartása nem sikerült, nem csüggedtünk el. Tovább dolgoztunk úgy, ahogyan azelőtt, elméletben és modelezésben. Résztvettünk az országos modelversenyen, ahol ismét a balszerencse kísért bennünket, mert valamennyi gépünk elázott a hirtelen zivatarban.

— *Petró* Kálmán képviselő úr megígérte, hogy hozzásegít bennünket egy vitorlázógéphez, ha mi előzőleg bebizonyítjuk széleskörű gyüjtéssel életrevalóságunkat. *Sikerült 500 pengőt összegyüjteni.* Közben megérkezett a várostól egy 200 négyszögölnyi területről és az egész Töviskesvölgy szabad használatáról szóló rendelkezés. Mi még jobban fellelkesedtünk és a pénz, valamint a telek birtokában *hozzákezdtünk a hangár alapjának elegyengetéséhez.*

— *Trillsch* Péter igazgató, a mi nagy segítőnk, sorra kilincselt, hogy a hangárépítéshez szükséges anyagot előteremtse. Sajnos, a legtöbb helyen azt a választ kapta, hogy: *majd, majd, majd...*

— Ekkor döbbentünk arra a valóságra, hogy a nyári szünet felét eldolgoztuk anélkül, hogy *bármi kilátásunk lenne a tavalyelőtt és tavaly megkezdett repülés folytatására.* Sokan vagyunk, akik A-vizsgával rendelkezünk, többen közvetlenül a B-vizsga előtt állanak. Hatan a jövő évben a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alaphoz szeretnénk pályázni, ahová jövőre, tudomásunk szerint, már csak vitorlázóelőképzéssel veszik fel az ifjakat. A közeli városokban: *Gyöngyösön, Ozdon* csak a helybeliek repülhetnek, vidékiek, *nekünk horribilis pénzért:* 50 pengőért.

— Hálásak vagyunk a *Műegyetemi Sportrepülő Egyesületnek,* hogy amikor megfelelő terep hiányában a nyárelejére tervezett repülőnapunk elmaradt, külön repülőgéppel Budaörsről a város fölé repültek és azzal biztatták a közönséget a ledobott repülőlapokon, hogy: *addig is, amig nagy repülőnap céljaira alkalmas terület lesz Egerben, az egri közönség ne vonja meg támogatását a lelkesen dolgozó egri repülőifjaktól.* A gép látogatása után elkezdtünk repülőteret keresni és találtunk is szerintünk megfelelőt. Ez a terület egy kilométernyire van a töviskesvölgyi tereptől. *Síma, körülbelül 300×600 méter nagyságú rét.*

Azt írják ezután az elkeseredett egri fiúk, hogy eddigi vezetőjük is reményevesztetten félreállt a sok eredménytelenség láttán.

— *Most tehát itt állunk vezető, irányító nélkül. Egyévi hiábavaló munkával a hátunk mögött, anélkül, hogy bárhol is repülhetnénk.* És attól is félünk, hogy minket, diákokat teljesen kikapcsolnak majd az egri repülés irányításából.

— Itt állunk tanácstalanul és kérjük, adjanak nekünk tanácsot: *Hogyan lehetne mégis megrendezni az egri repülőnapot és megteremteni az egri vitorlázó-repülést. Mi, az egri fiúk minden munkára készen állunk.*

— Harminc egri repülőfiú várja a tanácsot és nem szeretnénk elérni azt a számunkra leírhatatlan keserves érzést, hogy üres szólammá váljon előttünk a *»Repülőnemzet leszünk!«* és a *»Szárnyat a Hazának!« Mi lesz velünk, ha újra csak sóhajtva nézhetünk fel az égre a felettünk elzúgó repülőgép után?*

Eddig szól az elkeseredett egri fiúk levele. Ha már a levelet nyilvánosságra hoztuk, illik, hogy a repülőnyilvánosság előtt írjuk meg rá a választ:

Takács Márton, *Szöllősy* László és ti többi egri fiúk, jogosan keseredhettetek el, mert valóban elszomorító érzés látni, hogy amikor Egernél kisebb helyeken is szépen és lelkesen halad a magyar sportrepülés munkája, *Ti a keserves helyi adottságok miatt szárnyaszegetten várjátok a jövőt.* Sajnos, az egri repülőnap megrendezésére az idén már nem kerülhet sor. Nem pedig azért, mert több mint két hónapig kényszerűségből repülési zárlat volt, ezalatt *nemcsak Ti nem repültetek, hanem muszájpihenőt tartottak a vezető nagy sportrepülőegyesületek is.* Legyetek meggyőződve, hogy minden munkátokról és minden vágyatokról tud úgy a Repülő Alap, mint az Aero Szövetség, valamint minden nagy sportrepülőegyesület. Az események alakulása következtében legalább tíz nagy vidéki repülőnap maradt el, ezeket már csak a jövő esztendőben fogják megrendezni. Ha Egerben valóban van már repülőnap megtartására alkalmas terület, már most közölhetjük, hogy *a jövő tavasszal elsőnek az egri repülőnapot rendezik meg az illetékesek.*

Regénypályázatunk eredménye

A Magyar Szárnyak júniusi számában felhívást intéztünk olvasótáborunkhoz, hogy a nagyközönséget és az ifjúságot is érdeklő repülőregényt írjanak.

A felhívásra 79 pályamunka érkezett szerkesztőségünkbe. A bizottság hosszas vita után úgy döntött, hogy csak a második díjat és az eredetileg egyetlen harmadik díjat kétszer ítéli meg. Ezenkívül több dícsérő díjat is oszt szét, amellyel a repülésügy érdekében kifejtett munkát óhajtja kitüntetni.

A bírálóbizottság döntése a következő: A pályázat II. díját Gáthi-Gráf Ernő hírlapíró nyerte. A pályázat két III. díját Tószögi János egyetemi hallgató és Száva Tibor egyesületi főtitkár nyerte.

A fenti pályadíjakon kívül dícséretet érdemelnek még: Endrődi Lóránt hírlapíró, Kárpáthy Mihály gimnáziumi tanár, Horváth Teréz és Szabó D. Béla igazgatótanító munkái.

A dícséretet nyert pályamunkákat a bírálóbizottság egyenként 25—25 pengő vigaszdíjjal jutalmazta. Ugy a díjat nyert, mint a dícséretet érdemelt pályamunkák kiadása és szerzői joga a díj kifizetésével, amint azt pályázati hirdetményünkben is közöltük, a Magyar Szárnyakra szállt át.

A pályázatra beküldött és díjat nem nyert munkák folyó hó 30-ig a Magyar Szárnyak szerkesztőségében átvehetők. A pályamunkákat csak abban az esetben küldjük postán, ha a szerző megcímzett és felbélyegzett borítékot küld.

A II. díjat nyert pályamunkát lapunk következő számától kezdve folytatólagosan közöljük.

Repülőinduló-pályázatunk eredménye

A f. évi április 1-jén lejárt repülőinduló-pályázatra több mint 300 küldemény érkezett be a légierők sajtóbizottságához. Ezeknek egy nagy részét kb. 100 drb-t már eleve vissza kellett küldeni, mivel nem feleltek meg a pályázati felhívásban megadott formai és lényegi követelményeknek.

Az első rostálásnál megmaradt 233 pályamunka zenei értékének elbírálására a Légierők Parancsnoksága egy zenei szakértőkből álló bizottságot kért fel. Az elnöki tisztséget dr. Huszka Jenő min. tanácsos, a Magyar Szövegírók, Zeneszerzők és Zeneműkiadók Szövetkezetének elnöke vállalta. Tagjai voltak: Figedy Sándor törzskarnagy, ifj. Fricsay Richárd törzskarnagy, Szöllösi Ferenc törzskarnagy, Ákom Lajos zenetanár, Seregi Arthur karnagy és Pongrácz Géza karmester.

Ez a zenei bírálóbizottság hosszú hetek lelkiismeretes és fáradtságos munkájával bírálta és osztályozta a pályaműveket és úgy döntött, hogy a zeneileg legjobbnak, illetve a feltételek szerint legjobban megfelelőnek bizonyult 14 indulót fuvós zenekar előadásában végleges döntésre a légierők tisztikara elé bocsájtja.

Ezekután a légierők sajtóbizottsága a döntőbe be nem jutott pályaműveket szerzőiknek visszaküldötte, az említett 14 induló szerzőitől pedig a szükséges vezérkönyveket és szólamokat bekérette, a pályázat titkos jellegének megóvása mellett. (A bírálóbizottság és a légierők tisztikara a zenekari bemutató után sem szerzett tudomást a pályázók személyéről.)

Augusztus 22-én folyt le a zenekari bemutató a mátyásföldi repülőtéren a zenei bírálóbizottság és a légierők tisztikara előtt. Az egyes zeneműveket a folyamőrség és az államrendőrség zenekara felváltva játszották le.

A légierők tisztikara a zenei bírálóbizottsággal egyetértve meddőnek nyilvánította pályázatot.

Igy sajnos a m. kir. légierők egyelőre nélkülözni fogják a már annyira hiányzó és várt díszindulót.«



AZ IFJÚ REPÜLŐ

A MAGYAR SZÁRNYAK ÁLLANDÓ IFJÚSÁGI MELLÉKLETE

AZ ELSŐ BENZINMOTOROS MODEL SZÉKESFEHÉRVÁR FELETT

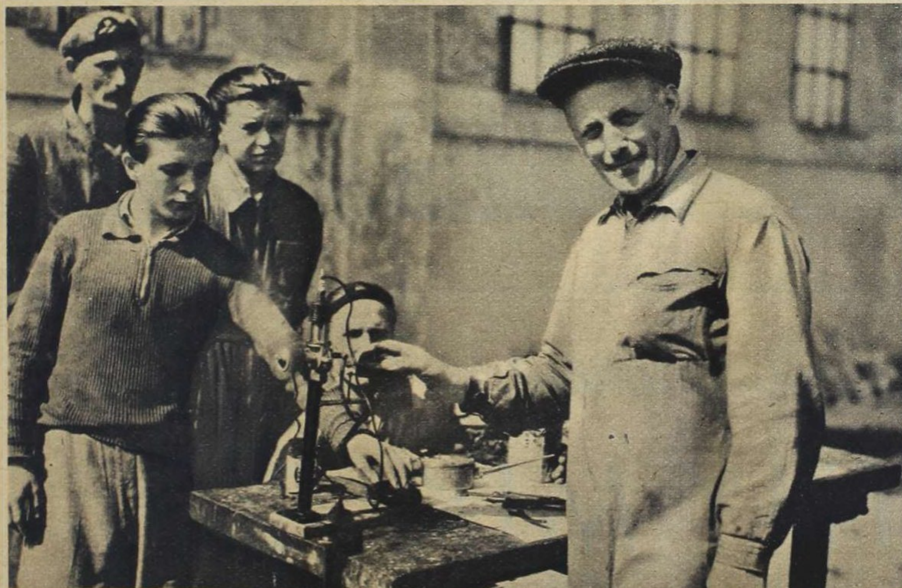
A székesfehérvári Központi Repülő Javító Műhely modelező csoportja a vitorlázó modelezés terén elért eredményeihez most motoros modelbabért is akar szerezni. Hogy ez a régi vágy végre megvalósulhatott, az elsősorban Marton Dezső parancsnok és Hehs Ákos főmérnök messzemenő támogatásának köszönhető, akik mint a modelező sport régi barátai, minden téren elősegítették a lelkes gárda kitartó kísérleteit. Zelmann András szertári sgtv. nagy szaktudása és széleskörű tapasztalata, Kovács Imre krp. őrvezető éjt nappallá tevő kitartása és leleményessége, valamint Letenay Béla és Varga István tanonc-oktatók lelkiismeretes munkája kb. 50 főnyi tanonesereg élén aztán lehetővé tette, hogy augusztus 16-án starthoz állhasson egy kis repülőgép fióka.

*

Összesereglett a repülőtér apraja, nagyja. Öreg, viharvert pilóták, mikor meghallották, hogy indul a kis gép, mindent otthagyva siettek a hangár előtti betonterre s röviddel utána 10—15 méteres gurulás után a levegőbe szökkent a darázs módjára dongó kis masina s miután a lelkes nézősereg őszinte elragadtatása közben széles körben csinált egy fordulót, komoly vadászgép módjára megkísérelt egy alacsonytámadást, de olyan lendülettel csapott le az édes anyaföldre, hogy ott is maradt szegény. A mutatvány csupán egy légcsavarba és egy motorágygörbülésbe került.



A Központi Javító Műhely modelezői dolgoznak



Letenay oktató tanulói között a kismotort próbálják

De nem hiába vagyunk a Központi Műhelynél! Másfél óra múlva, délelőtt 9 órakor már kijavítva, újra startra készen állott a gép. Ezúttal kézből indult. A láthatatlan apró pilóta úgylátszik először sebességet akar nyerni, mert a gép a föld felé tartott. Majdnem érintette is, de aztán megint kitört belőle a vadászvér! Felhúzta a magasba a gépet, azután egy hirtelen balrafordulással támadásba ment át egy kb. 30 főnyi, rep. altisztekből álló csoport ellen, akik a repülőtér sarkán sátorhangár felállításával foglalatoskodtak. Hasra is kényszerítette legnagyobb részüket! Azután újra a magasba vette az útját. Egy forduló után szerette volna megismételni az előbbi mutatványt, de valahogy elkerülte a figyelmét egy közeli vadgesztenyefa és hangos csattanással fészkelte be magát annak a koronájába. Ez a baleset enyhébbnek bizonyult az előzőnél. Egy kis ragasztás a balszárnyon, pár mozdulat a farokfelületek beállításánál már újból üzemképessé varázsolta.

A következő indítást — okulva az eddigi tapasztalatokon — messze, bent a repülőtér közepén végeztük a Z. H. 1-el. (Ez a keresztneve a masinának.) De volt is értelme, mert az ördöngős darázs egyik szép fordulót a másik után csinálta, nem törődve azzal, hogy már rég elhagyta a repülőteret és kint jár a szántó-

lendült az egyik magasabb fa tetejének. A közelben teniszezők csak egy hangos csattanást hallottak az egész tragédiából. Köztük volt véletlenül Blazsur Miklós, a Közp. Műhely fiatal tisztviselője is, aki azonnal felismerte a fán az általa jól ismert kis gépet. Fehér nadrág ide, teniszcipő oda, felmászott utána a magasba és mire az egyik reményétvesztett kerékpáros kutató arra tévedt, már vihette is haza nagy diadallal a 20 perces vándorrepülés után a Z. H. 1-et.

Azóta már háromra szaporodott a motoros modeljeink száma és nincs messze az az idő, mikor talán ezeknek egy kötelékben végrehajtott távolsági repüléséről számolhatunk be az érdeklődőknek. Valószínűbb, hogy csak a kötelékben történő inditásig jutunk el. Majd meglátjuk!!

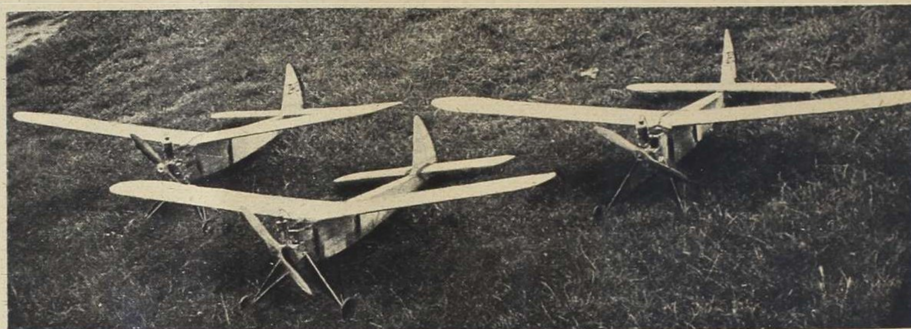


A teljesítmény gép indul Zelmann A. jelenlétében

földek felett. Meg sem állt addig, míg benzinje az utolsó cseppig ki nem fogyott.

Újratöltés után újabb felszállás következett. Ekkor történt a komolyabb baleset. Két-három szép körözés után, egy rácsapási kísérlet kezdetén kettévált a gép! A törzs egymagában, dühösen felbúgó légcsavarral rohant bele a földbe, a lemaradt szárny pedig szeliden, játékosan libegett le utána. Azt hittük, vége van. Pedig csak légcsavar- és motorágycserére volt szükség.

Augusztus 22-én, a késő délutáni órákban, a fehérvári vasútállomás közelében sétáló közönségnek ritka látványosságban volt része. Az történt, hogy a Z. H. 1. egyszerűen megszökött a kb. 5 km-re fekvő repülőtérről. Addig körözött, míg 4—500 m magasságban el nem tűnt az indító társaság szeme elől. Most ott keringett az állomás fölött. A be nem avatottak azt hihették, hogy valami rakoncátlan repülőgép-bébi megszökött a mamája védőszárnyai alól. Az indítók közül persze egész kerékpáros különítmény indult utána abba az irányba, amerre eltűnni látták. Mikor aztán a benzinje kifogyott, a körök mind kisebbekké váltak s a közeli park fái felett egyszerre leszegezte az orrát és neki-



A kismotoros raj



A favorit gép

REPÜLŐMODELEK SÚLYVONALÁNAK MEGHATÁROZÁSA

A nyáron böngészgetve a külföldi szaklapokat, az egyik francia ujságban örömmel olvastam azt, amit most már megtanulva, igyekszem nektek, modelező bajtársak, tőlem telhetően hozzáférhetővé tenni. Nagyon fognak örülni mindazok e néhány sornak, akik a tervezéssel, ami bizony nem is olyan könnyű dolog, már maguk is megpróbálkoztak s ehhez hasonló szerkesztés és számítás végrehajtásához még nem értenek. Pedig igen egyszerű, de annál hasznosabb. Azt hiszem, ez senki előtt sem vitás.

Gondoljuk csak jól meg, milyen hosszú, sok bosszúsággal járó dolog azt a szegény s talán jobb sorsra is érdemes szárnyat ide-oda tologatni. És bizony nem egyszer megesik, hogy mire végre nagynehezen eltaláljuk az alkalmas helyet, gépünket csak alapos javítás után engedhetjük újra a levegőbe.

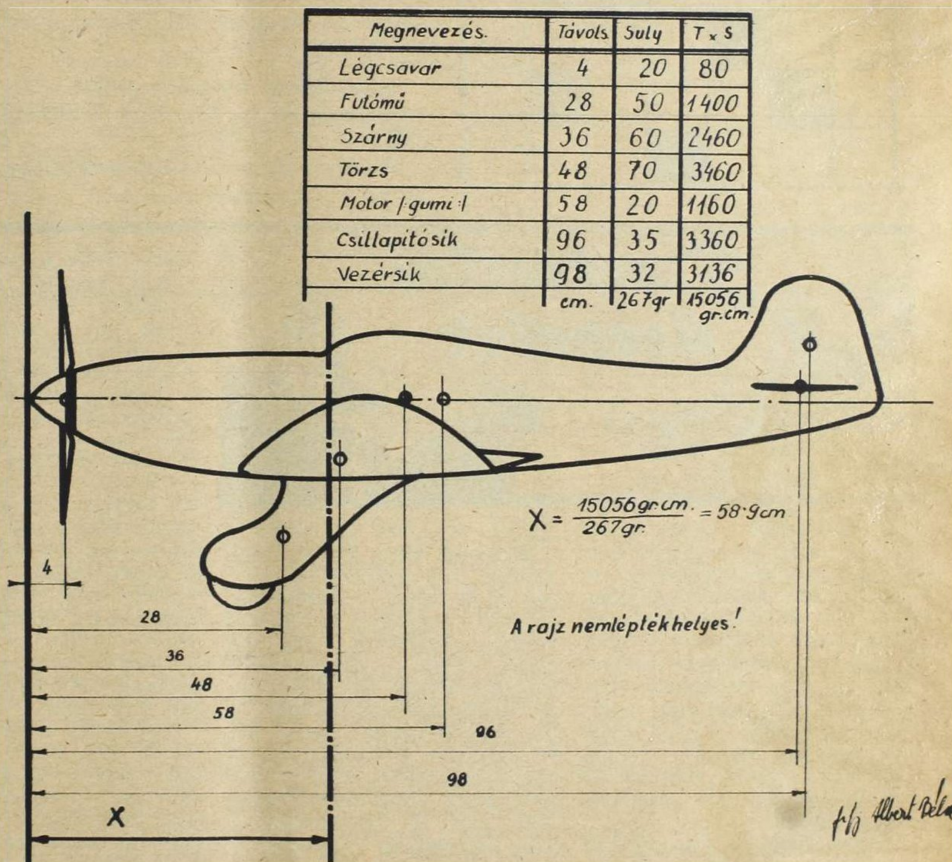
Miután már elkészítettük modelünk végleges oldalnézeti rajzát, feltüntetve azon minden alkatrészt, úgy hozzákezdhetünk a súlypont, helyesebben a súlyvonal megállapításához. Keressük tehát azt a vertikális (merőleges) síkot, amelyen a súlyvonal elhelyezkedik. Számunkra ez a leglényegesebb a szárny elhelyezése szempontjából.

A legelső lépésünk: minden lényeges alkatrésznek meghatározni a súlypontját. Általában ezek modeleknél így helyezkednek el megközelítőleg: 1. a légcsavaré minden esetben tengelye középpontjában, 2. a futóműé általában a tartókar 40—50%-ában, a kerekek felé, 3. a szárnyé 45—50%-ban a belépőél mögött, 4. a törzsé az orrtól számítottt 35—40%-ban, 5. a motor, ha gumimotort alkalmazunk, a guminyaláb hosszának 50%-ában, (más pl. benzin- vagy lémotoroknál, a motor alakjától függően — egy hengeres benzinmotornál kb. a motor alsó 33%-ában), 6. a csillapítósíké a szárnyéhoz hasonlóan a belépőél mögött 45—50%-ban, 7. a vezérsíké az előzőhöz hasonlóan szintén a belépőél mögött 40—50%-ban található. A mellékelt rajzhoz hasonlóan kis pontocskával jelöljük a súlypontokat. Ezekután felveszünk egy tetszőleges vertikális síkot. Munkaegyszerűsítés céljából a légcsavar előtt közvetlen. Ezt azonban rajzunkon csupán egyetlen merőleges egyenesnek látjuk. (Rövid gondolkodás után tüstént belátjuk, hogy miért.) A következő lépés: az egyes alkotórészek súlypontjainak távolságát ettől a tetszőlegesen felvett egyenestől — helyesebben síktól — meghatározni. Érdemes e célból, hogy a tévedést eleve kizárjuk, kivetíteni és minden távolságra méretezéshez hasonlóan felírni számokkal a távolságoknak megfelelő értéket, miként ezt a rajzon is láthatjuk. Mindezeket elvégezve készítsünk a rajzon levőhöz hasonló kis táblázatot négy részre felosztva. Írjük be az első oszlopba az alkotórészek nevét (pl. légcsavar, törzs stb.). A második oszlopba kerülnek az előbbi beosztásban megnevezett alkotórészek súlypontjainak, a tetszőlegesen felvett vertikális síktól (ábránkon egyenes) mért távolságaik. A harmadik oszlop tartalmazni fogja az alkotórészek súlyadatait. A súly megállapítása becslés alapján történik (nagy gépeknél ezt táblázatokból szedik ki). Tapasztalt modelező ezt egészen jó megközelítéssel határozhatja meg, míg a kevésbbé jártasak rövid gyakorlattal hamarosan elsajátíthatják. A negyedik oszlopba beírjuk a távolság és súly szorzatának eredményét, Pl. légcsavar esetében ha a sp távolsága a tetszőlegesen felvett vertikális vonaltól 4 cm és súlya 20 gramm, akkor az eredmény rovatba (4×20=80) 80-at írunk be. Táblázatunkat kitöltve, a harmadik és negyedik oszlop tényezőit összegezzük, majd a negyedik rovat összegét osztjuk a harmadikével. A kapott eredmény szolgáltatja százértékekben kifejezve annak a vertikális síknak, a légcsavar előtt tetszőlegesen felvett vertikális síktól mért távolságát, amelyen rajta van egész gépünk súlyvonala.

Természetesen mivel minden adatunkat hozzávetőlegesen vettünk fel, nem várhatunk tökéletes, 100 százalékosan pontos eredményt. A kapott, már jóval kevesebb s szinte már elkerülhetetlen hibát a csillapítósík szögbeállításával hamarosan teljesen nullává tehetjük.

Most pedig jó munkát és természetesen minél kimagaslóbb eredményeket.

Albert Béla g. mérnök hallg.



Megnevezés.	Távols.	Súly	T × S
Légcsavar	4	20	80
Futómű	28	50	1400
Szárny	36	60	2460
Törzs	48	70	3460
Motor /:gumi:/	58	20	1160
Csillapítósík	96	35	3360
Vezérsík	98	32	3136
	cm.	267gr	15056 gr.cm.

Törje a fejét

Ha több rejtvényt közlünk, egy rejtvény beküldése is elegendő. Megfejtési határidő minden hónap 8. és 23. napja. A megfejtés kiadóhivatalunkba küldendő. Díjakat csak előfizetőknek adunk. A budapesti nyerők díjukat ünnep és szombat kivételével 9—18 óra között vehetik át, vidékieknek postán küldjük el. Díjakat egy hónapnál tovább nem őrzünk.

—

107-es keresztrejtvény.
Beküldte: ifj. Ács András.

1		2	3	4		5
	■	6			■	
7			■	8	9	
■	■	10	11	■		
12				■	■	
13		■	14			
	■	15			■	
	→		■		←	

Vízszintes sorok: 1. USA vadászrepülőgép. 6. Fehérmegyei község. 7. ...jai faló. 8. Tundra egyik fele. 10. Óra magánhangzói. 12. Lengyel felderítő repülőgép betűi keverve. 13. A. L. 14. Vissza: Vörös vadászrepülőgép. 15. Lengyel bombázó repülőgép betűi keverve.

Függőleges sorok: 1. Olasz vitorlázórepülőgép. 2. Olasz vadászrepülőgép betűi keverve. 3. Álló víz. 4. Multidejű ige. 5. Angol repülőgép. 9. ...a boldogság felé. 11. Ha a zsír nem jó. 12. USA bombázó repülőgép.

Megfejtésül beküldendők: Vízszintes 1., 14. és 15. sorok. Függőleges 2., 5. és 12. sorok.

A 105-ös típusrejtvény megfejtése. Arvo 652 (Anson).

A 106-os keresztrejtvény megfejtése. Vízszintes: 1. Szeretetcsomag. 5. Tű. 6. Vadász. 8. Ogot. 9. Zoo. 10. De. 11. Ad. 13. Malta. 14. Oran. Függőleges: 1. Savoya. 2. Eldob. 3. Tüzel. 7. Át. 10. Dán. 12. Do. 13. Ma.

Díjat nyertek: Rakovszky István, Bp., Mayer István, Pápa, Farkas József, Csepel, Lenz János Bp., Asztalos István, Szeged, Kerekes Tibor, Miskolc és Tibor Eszter, Bp.

*

Rejtvénymegfejtőink számára díjat adományoztak

Cadeau csokoládégyár 1 doboz csokoládédesszertet.

Koestlin L. és Társa Rt. 4 doboz bonbont.

Janina Rt. 4 doboz Senator Celofilter cigarettahüvelyt.

Irgang drogéria 1 üveg kölnivizet.

Piatnik kártyagyár 1 csomag kártyát.

Sebesi fotó szaküzlet (Krisztina-körút 61.) fotócikkeket.

Hunnia gyógyszertár 2 darab Leton arcápoló szappant.



Levente. Versét nem közölhetjük, mert nem üti meg a M. Sz. szigorú mértékét. — **Jánosi, 168.** Alkalmilag közöljük. — **L. Béla, Székesfehérvár.** Köszönjük. Közöljük. — **Többeknek.** Kedvezményes előfizetési árainkat megszüntettük. Lapunk előfizetési ára most, hogy havonként kétszer jelenik meg, egy évre 10.— pengő, félévre 5.— pengő, negyedévre 2.50 pengő. Kivételt senkivel sem tehetünk.

Kassai fiúk. Az első katonai repülőteret hazánkban Ujvidéken létesítették 1912-ben. Az első magyar katonai repülő Petróczy István volt, aki ma nyugalmazott repülőezredes. — **B. Bálint, Ózd.** Rendszeres járat 1923-ban indult meg az Aeroexpress F. 13. típusú Junkers hidroplánjaival. — **G. P., Bp.** Az illetőről semmi közelebbit nem tudunk, mert őt személyesen nem is ismerjük. — **B. Gyula, Pécs.** Postai utánvétellel nem küldhetjük. Küldjön be 60 fillért. — **Epilepszia.** Nagyon sajnáljuk és valóban őszinte részvéttel vagyunk sorsa iránt. Elkeseredésre azonban semmi oka sincs. Címeket itt nem ajánlhatunk, de ha megírja pontos címét, akkor szívesen közöljük levélben azokat a helyeket, ahol remélni lehet, hogy alkalmazni fogják. Üdv. — **Dr. B. Pál, Miskolc.** A mai bombázógép fogalmának megfelelően eldönteni azt, hogy melyik volt az első bombázó típus, igen nehéz feladat, annál is inkább, mert a világháború első esztendejének végén megfigyelő gépekről is dobtak le bombát. A bombázógép első típusai tulajdonképpen 1915—16-ban jelentek meg, mind a központi hatalmak, mind az ántánt oldalán.

Nagy Béla. A beküldött rejtvények nem jók, mert ilyen beosztású rejtvényeket szabadalom véd. A széleken számokat nem szabad közölni. Reméljük, küld majd közölhetőt is. Üdv. — **H. Miklós, Szombathely.** Rejtvényét a közlendők közé soroztuk. Most még nem tudjuk, hogy mikor fogjuk közölni. — **Érdeklődő, 11.** Az említett dolgoknak sorát ejtjük. Alkalmilag közölni fogjuk, ha katonai munkatársaink is jónak látják. — **Nótafa.** Verset csak ritkán közlünk, mert versek inkább irodalmi lapokba valók. A papírrendelet úgyis korlátozta oldalszámunkat. Mindenesetre eltettük. Köszönjük.

Kolozsvári diák. Nem lehet repülő, írja, mert kis testi hibája folytán nem veszik fel egyetlen repülőegyesületbe sem. Bármennyire is részvéttel vagyunk sorsa iránt, elkeseredésre semmi oka sincs. Nemcsak a pilótaülésben lehet szolgálni a repülés ügyét, sőt némi túlzással azt is mondhatnánk, hogy csak éppen ott nem lehet. Lássa, mi is szolgáljuk s mi sem a pilótaülésben, hanem az íróasztalnál, szedőteremben, rotációs gépek mellett... Aztán vannak megint mások, akik modellező műhelyekben, szerelőtermekben, esztergapadok előtt, rajzasztalok fölé hajolva... Folytassuk? Miért? Mind olyan hely, ahol nem kell kifogástalan fizikum és ahol ugyanúgy szolgálhatunk a repülésügynek, mint a felhők között, a kormány mellett.

Olvasó, Pécs. Korábbi levelére csak most tudunk válaszolni. Utána jártunk és bebizonyosodott, hogy az ejtőernyősök őse, valóban André Garnerin francia katonatiszt volt, aki 1797-ben ugrott ki először ejtőernyő segítségével léggömbjéből. Garnerin mintegy hétszáz méter magasságból ugrott ki óriási közönség jelenlétében. Közben izgalmas jelenetekre került sor, mert sok nő a szédületes magasságból leugró férfi láttára elájult. Garnerin azonban minden baj nélkül földet ért. Néhány hó mulva, 1798 júliusában egy fiatal leány kíséretében ugrott ki a léggömb kosarából. Ez a kísérlete is sikerrel járt, a pilóta is, a leány is sértetlenül ért földet. Garnerin külföldön is, így Londonban, Berlinben és Szentpétervárott is produkálta magát. Az ejtőernyősök őse 1823-ban 53 éves korában halt meg.



SZEPTEMBERI JELENTÉSEK AZ EGYESÜLETEK MUNKAJÁRÓL

Megjegyzés: A nevek utáni zárójel közötti számok a repülés idejét, a gondolatjel közötti számok a repülés időtartamát jelentik.

Cserkészrepülők Budapest.

»*A*« *vizsgát tettek:* Marjay József (IX. 1.) 31" + 32" — Bártfay István (IX. 1.) 32" + 35" — Rapcsák Illés (IX. 1.) 30" + 31" — Kozmon Gábor (IX. 1.) 30" + 32" — Dékány Pál (IX. 2.) 30" + 33" — Farkas Jenő (IX. 2.) 30" + 36" — Hortay Géza (IX. 2.) 30" + 36" — Juhász László (IX. 2.) 30" + 30" — Meiser Lajos (IX. 2.) 32" + 32" — Fonay B. (IX. 2.) 31" + 30" — Kaszás Antal (IX. 2.) 30" + 30" — Bercsényi Miklós (IX. 2.) 30" + 30" — Joachim Béla (IX. 2.) 36" + 34" — Széll István (IX. 2.) 30" + 30" — Szentgyörgyi András (IX. 2.) 30" + 32" — Mihályka Géza (IX. 3.) 31" + 30" — Szegheő Károly (IX. 3.) 30" + 30" — Berzy László (IX. 3.) 31" + 35" — Szócska Emil (IX. 3.) 31" + 31" — Kálmán László (IX. 3.) 30" + 35" — Mohácsi Károly (IX. 3.) 30" + 30" — Molnár Sándor (IX. 3.) 30" + 31" — Németh István (IX. 3.) 30" + 31" — Sajtos Mihály (IX. 3.) 34" + 33' — Tóth Gyula (IX. 3.) 31" + 33" — Ujházy László (IX. 3.) 30" + 30" — ifj. Steiner Gyula (IX. 4.) 30" + 30" — Burlovics Mátyás (IX. 22.) 33" + 32" — Vértessy János (IX. 22.) 32" + 33" — Kósa György (IX. 22.) 30" + 37". — »*B*« *vizsgát tettek:* Lovass-Nagy Gyula (IX. 1.) 1'—" + 1'05" + 1'06" — Csaba Zoltán (IX. 1.) 1'03" + 1'15" + 1'10" — Kiss László (IX. 1.) 1'40" + 1'35" + 1'25" — Kelendi Gyula (IX. 2.) 1'01 + 1'26" + 1'22" — Havelka Béla (IX. 2.) 1'03" + 1'36" + 1'30" — Bán Tamás (IX. 2.) 1'28" + 1'34" + 1'25" — Vigh Ferenc (IX. 2.) 1'30" + 1'20" + 1'30" — Bódi György (IX. 3.) 1'21" + 1'16" + 1'32" — Nagy Adorján (IX. 3.) 1'17" + 1'21" + 1'23" — Felner Nándor (IX. 3.) 1'23" + 1'20" + 1'23" — Nagy István (IX. 3.) 1'15" + 1'25" + 1'25" + 1'20" — Szeiff Aladár (IX. 3.) 1'19" + 1'02" + 1'20" — Ghiczy Márton (IX. 22.) 1'02" + 1'12" + 1'30". — »*C*« *vizsgát tettek:* Horváth Imre (IX. 1.) 11" + 43" — Kovács Vilmos (IX. 1.) 10" + 17". — *Összes felszállások száma:* 460. — *Repült idő összesen:* 4 óra 58 perc 41 mp.

MOVERO Budapest.

Összes felszállások száma: 119. — *Repült idő összesen:* 9 óra 44 perc 32 mp.

GAMMA Sportrepülő Egyesület.

Összes felszállások száma: 79. — *Repült idő összesen:* — óra 24 perc 28 mp.

Bükk—Mátravidéki Aero Club Miskolc.

Összes felszállások száma: 62. — *Repült idő összesen:* — óra 26 perc 27 mp.

Csongrádvármegyei Cserkészrepülők.

»*A*« *vizsgát tettek:* Volent János (IX. 2.) 34" + 31". — »*B*« *vizsgát tett:* Sebestyén Béla (VI. 21.) 1'03 + 1'01" + 1'07" + 1'21" + 1'23". — *Összes felszállások száma:* 55. — *Repült idő összesen:* — óra 3 p 17 mp.

Debreceni Repülő Club.

»*A*« *vizsgát tettek:* Oláh Zsigmond (IX. 29.) 37" + 40". — »*B*« *vizsgát tettek:* Bálint Zoltán (IX. 29.) 1'27" + 1'30" + 1'22" + 1'40" + 1'25" — Zsiros Gyula (IX. 29.) 1'20" + 1'45" + 1'40" + 1'17" + 1'17" — Tóth Béla György (VII. 25.) 1'30" + 1'08" + 1'10" + 1'28" + 1'21". — *Összes felszállások száma:* 163. — *Repült idő összesen:* 2 óra 11 p 05 mp.

MOVERO Esztergom.

Összes felszállások száma: 96. — *Repült idő összesen:* 1 óra 14 perc 07 mp.

Testvériség SE Repülőosztálya, debreceni alosztály.

Összes felszállások száma: 77. — *Repült idő összesen:* — óra 59 35 mp.

Testvériség SE Repülő Szakosztálya

Összes felszállások száma: 86. — *Repült idő összesen:* 6 óra 31 perc 38 mp.

ÚJ KÖNYVEK

Steff Tibor: Játék az éggel. Egy jó repülő és tehetséges író könyve. A repülőt már ismerjük: az író ezzel a munkával jelentkezik. Siessünk megjegyezni, jó munkát végzett. Nemcsak irodalmi vonatkozásban, hanem elsősorban repülésügyi szempontból. Az utóbbi időben ugyanis egyre több és több repüléssel foglalkozó könyv kerül forgalomba. E szokatlan túltermelést, sajnos, a minőség rovására kell írnunk, mert a céltalan rekordőrületen és feltűnni-vágyáson túl alig van bennük repülésügyi érték. De ebben a könyvben a szerző úgy játszik az éggel, mint a kis fiú apjával, vagy mint a délibáb a természettel. Irását éles realitás jellemzi és derűs beállítottság. Elbeszélőművészetének erejét és sajátos ízét nem hátborzongató élményei adják. Steff (Szilas) Tibor nem keresi a hatást és nem száll le utolsó csepp benzinnel istenhátamögötti pusztákra. Az ő élményei szép és igaz repülőtörténetek, hatásai tehetséges író irodalmi érdekességei s neki mindig van elég benzinje arra, hogy az olvasóval a felhők között maradjon, ahol történetei születnek. Ezért járunk a felhők fölött úgy, mintha hímes szőnyegen lépkednénk, mintha virághímes réten menetelnénk. Édesbús meséje megszelídíti a viharzónákat: aranyos derűje a komor fekete felhők közé is napsugarat visz. Így hát a könyv első sorától az utolsóig örömmel repülünk a kiváló pilóta vezetésével a levegő óceánján. Ez a könyv nagyszerű értéke: ezért emeljük fel büszkén a magyar irodalom asztaláról és adjuk nyugodtan a repülni vágyó és már repülő olvasó kezébe. *(Török László.)*

Baróthy József: Magyar föld román kézen. Ezt a könyvet minden magyar embernek ismernie kell, hogy Uj-Erdélyt annál inkább megértse, Erdélyre vonatkozó állásfoglalását könnyebben megalkothassa. A szerző színesen és érdekesen mutatja meg az elmúlt húsz esztendő alatt történteket. Megvilágítja a történések hátterét és rugóit, azok erkölcsi értékét. Megmutatja, mit nem szabad tennünk és hogy mit hogyan kell tennünk.

Molnár Olga dr.: Statisztikai lexikon. A rendkívül érdekes kis zsebkönyv hasznos szolgálatot tesz. A lexikonszerű statisztikai adatokon kívül megtaláljuk a kis könyvben a fővárosi ügyosztályok, intézmények és üzemek pontos adatait is. Nagyon érdekes a fővárosi műemlékekről szóló beszámoló.

Beküldött könyvek: H. G. Schulze: Ein Volk von Fliegern... Székely Tibor: Nálunk nem szól a lant. (Regény. Singer és Wolfner Rt. kiadása.) Balla János: Autós ABC. (Athenaeum kiadása.)



1

Ami még néhány évvel ezelőtt csak álomkép volt, ma megfogható élő valósággá vált. A magyar levegő már nem tilos terület, nincs elzárva a magyar ifjúság előtt, ma már mindenki felöltheti a magyar sasok páncéllal vértezett szárnyait s mindenki beállhat a magyar levegőtengert meghódítani akarók közé.

Hivjuk a magyar ifjúságot! Várjuk a magyar jövő reménységeit a magyar repülők dicsőséges zászlai alá.

Kérjük a magyar apákat, anyákat, mindazokat, akikre a magyar jövendő nevelése bízva van, hogy küldjék soraink közé azokat, akiknek acélos izmaira szükség van nemzeti repülésügyünknek!



3 vitéz Barna százados felvétele.

HIVJUK a magyar ifjuságot

vitéz Barna százados felvétele.

Vessék el előítéletekből táplált gondolataikat, tegyék félre a patópálos nemtörődömséget és csodavárást; a hazaszeretet fűtse lelkeiket s készítse elő arra a nagy munkára, amely a legszentebb kötelesség volt a multban, de most a jelenben is — a honvédelem!

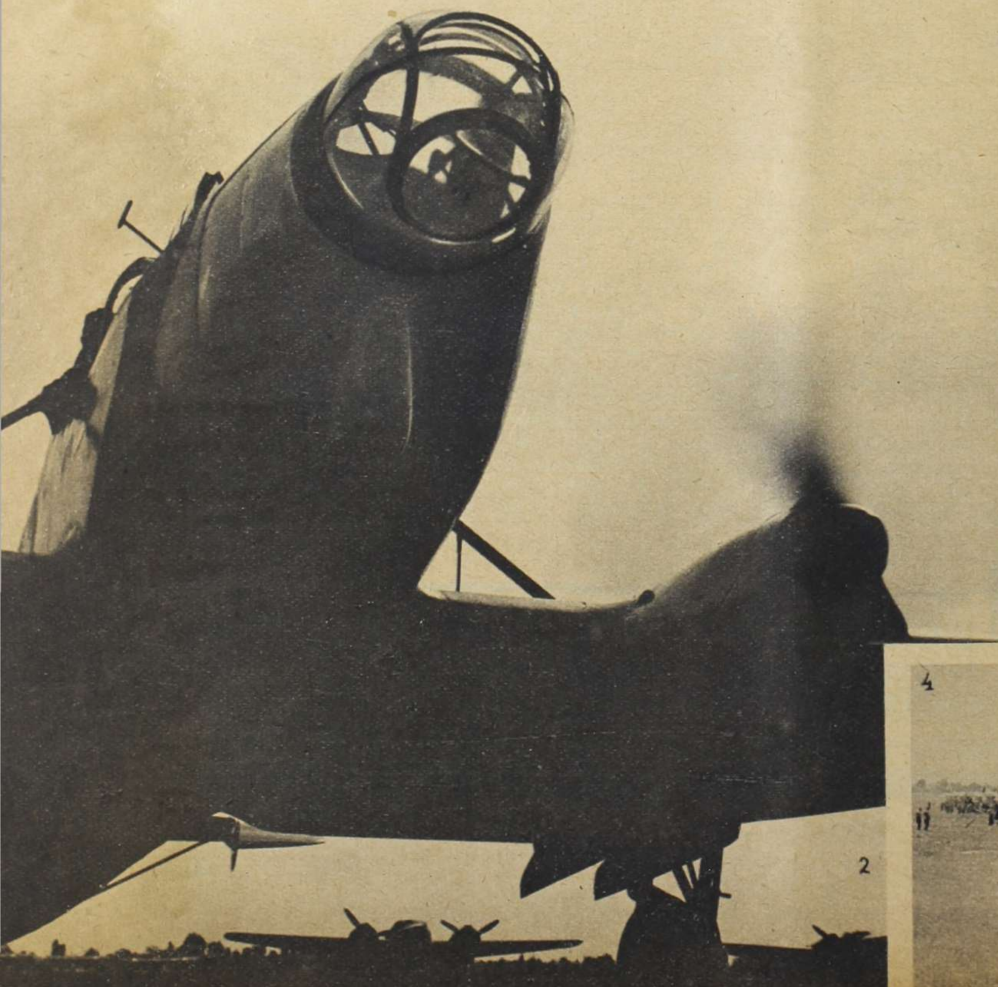
A magyar rónák azurkék ege, a keleti bércek és a Hargita párás levegőtengere s a Nemere testet-lelket szaggató levegőáradata vár, hiv téged magyar ifjúság!

Büszke magyar sasok szántják már a magyar levegőeget keleten nem védtelen már a Kárpátok vonulata s nyugodtan hajthatják fejüket álomra a magyar jövő reménységei.

Elszigeteltségünk parancsoló szava, hogy a magyar a levegő huszárja legyen s innen nyujtsa ki erős akarással az ég négy tája felé a magyar szárnyakat, hogy felsőbbrendűségét, értékesebb mivoltát, nagyobb bátorságát, több kultúráját s minden más értékeit lássa az egész világ.

Hivjuk a magyar ifjúságot! Sorakozzatok hivó szavunkra a magyar szárnyak árnyékában a nagyszerű és szent feladatok elvégzésére!

1. **Magyar vadászgép.**
2. **Magyar Királyi Légierő gyakorló bombázógépe.**
3. **Géppuskatorony**
4. **A Magyar Királyi Honvéd Légierők nehézbombázói startvonalon.**



2



4

TÁJÉKOZTATÓ

a m. kir. honvéd légierők hivatásos és tartalékos tiszti, valamint legénységi repülőgépvezetőinek, tartalékos műszaki tisztjeinek és egyéb (szerelő, fegyvermester, rádiós stb.) szakmájú legénységének a tényleges katonai szolgálatot megelőző haderőnkívüli előképzésre való felvételéhez.

I. Hivatásos tisztek (rep. akadémiára) törekvők felvétele.

A m. kir. honvéd légierők hivatásos tisztjeinek kiképzése a Repülőakadémián történik. A Repülőakadémiára pályázónak, az akadémiai kiképzést megelőzően, kötelező tényleges katonai szolgálatra kell karpaszományosként bevonulnia. A tényleges katonai szolgálatot közvetlenül megelőzően részt kell vennie a kb. három hónapig tartó haderőnkívüli mótoros repülőelőképzésben.

A Repülőakadémiára való felvétel feltételeit a »Honvédségi Közlöny«, a »Budapesti Közlöny« és a »Kárpátaljai Közlöny« 1940. évi október hó 15-i példányszáma tartalmazza.

A hivatásos tisztnek törekvők az előbb említett közlönyök alapján szerkesztett »folyamodvány«-ukat a »M. kir. Honvédelmi Miniszter Úrnak« címezve a »Magyar Aero Szövetség«-nél (Bpest, V., Vigadó-utca 2. szám) nyujtsák be.

II. Tartalékos tiszti kiképzésre való felvétel feltételei.

1. *Repülőgépvezetőnek:* a m. kir. honvéd légierőkhöz tartalékos tiszti kiképzésre a hazai középiskolák VIII. évfolyamát, vagy a középiskolákkal egyenértékű más iskolák legmagasabb évfolyamát már végzett, vagy 1941. évben végző, 1941. évi október hó 1-én legalább 18 éves, de 22 évesnél nem idősebb, katonai szolgálatot nem teljesítő és nem teljesített ifjak jelentkezhetnek, — ha a IV. alatt közölt általános feltételeknek is megfelelnek.

(Tekintetbe jöhetnek tehát azok az ifjak, akik 1923. év október 1-e és 1919. év október 1-e közötti időpontban születtek és a fenti bekezdésben foglaltaknak megfelelnek.)

2. *Műszaki tisztnek:* a m. kir. honvéd légierőkhöz tartalékos műszaki tiszti kiképzésre gépészmérnöki oklevéllel rendelkező és 1941. évi október hó 1-én 26 évesnél még nem idősebb, katonai szolgálatot nem teljesítő és nem teljesített ifjak jelentkezhetnek, ha a IV. alatt közölt általános feltételeknek is megfelelnek.

(Tekintetbe jöhetnek tehát azok a gépészmérnöki oklevéllel rendelkező ifjak, akik 1915. évi október hó 1-e utáni időpontban születtek és a fenti bekezdésben foglalt feltételeknek megfelelnek.)

III. LEGÉNYSÉGI REPÜLŐGÉPVEZETŐ KIKÉPZÉSRE VALÓ FELVÉTEL FELTÉTELEI:

A m. kir. honvéd légierők legénységi állományába repülőgépvezetőnek a hazai középiskolák (polgári fiúiskola, gimnázium, reáliskola, reálgimnázium) IV. évfolyamát végzett, 1941. évi október hó 1-én 18. életévét betöltött, de 20 évesnél nem idősebb ifjak jelentkezhetnek, ha a IV. alatt közölt feltételeknek megfelelnek.

(Tekintetbe jöhetnek tehát azok az ifjak, akik 1923. évi október hó 1-e és 1921. évi október hó 1-e közötti időpontban születtek és az előbbi bekezdésben foglaltaknak megfelelnek.)

IV. AZ ÖSSZES PÁLYÁZÓKRA VONATKOZÓ ÁLTALÁNOS FELTÉTELEK:

1. *Magyar állampolgárság.* Illetőségi vagy állampolgársági igazolvánnyal kell igazolni. Ha az illetőségi igazolvány 1921. év előtti időből származik, az ú. n. trianoni záradékkal ellátottnak kell lennie. Aki vagy akinek apja optálást jelentett be, de az optálás még nincs elintézve, vagy aki honosítását vagy visszahonosítását kérte, de az ezekre vonatkozó eljárás még nincs befejezve, — felvételét nem kérheti és felvételi engedélyben nem részesül.

2. *Erkölcsi érdemesség és nemzeti szempontból megbízhatóság.* A pályázó által előterjesztésre kerülő »folyamodvány« benyujtását megelőző három hónapnál nem régebben kiállított *hatósági erkölcsi bizonyítvánnyal* kell igazolni. (Iskolai erkölcsi bizonyítvány benyujtása nem elégséges.)

3. *Nagyszülőkig bezárólag igazolt keresztény származás.* Az 5. számú melléklet szerinti »származási táblázat« jól olvasható kitöltésével és a származási táblázaton felsorolt születési és házassági anyakönyvi kivonatok eredeti példányával kell igazolni. Fénymásolatok, vagy másolatok nem elégségesek.

4. *Iskolai végzettség.* A legutolsó végbizonyítvány (oklevél) eredeti példányával kell igazolni. Akik a »folyamodvány«-uk beadásának idejében iskolájuk legutolsó évfolyamát végzik, az előző tanév végbizonyítványáról az iskola (intézet) igazgatósága által készített másolatot és az iskola (intézet) igazgatósága által kitöltött látogatási bizonyítványt kötelesek »folyamodvány«-ukhoz csatolni, melyből megállapítható legyen, hogy a felvételt kérő az illető iskola (intézet) legutolsó évfolyamának rendes hallgatója (látogatója). Az ilyenek az iskolai év befejeztével, az utolsó évről szóló végbizonyítványukat pótlólag kötelesek a Magyar Aero Szövetséghez benyujtani.

5. *Nőtlen családi állapot.* A nőtlen családi állapotot egy hónapnál nem régebben kiállított hatósági igazolvánnyal kell igazolni. Ha a hatósági erkölcsi bizonyítvány a nőtlenséget igazolja, külön igazolása nem szükséges.

6. *Szülői (gyámi, gyámhatósági) beleegyezés kiskoruaknál.* A szülő, a gyám vagy a gyámhatóság által aláírt beleegyező nyilatkozattal kell igazolni. Ha a beleegyező nyilatkozatot a szülő írja alá, két tanuval kell előttemezni. A mellékelt 4. számú melléklet mindhárom példányát kell kitöltve benyujtani.

7. *Teljes testi és szellemi épség.* A teljes testi és szellemi épséget a mellékelt »orvosi bizonyítvány«-on kell igazolni. (2. számú melléklet.)

Megjegyzés: A hivatásos tiszti (repülő akadémiai) kiképzésre törekvőkre vonatkozó felvételi feltételeket a I. fejezet alatt közölt közlönyök tartalmazzák.

V. »FOLYAMODVÁNY« BENYUJTÁSA.

1. Minden pályázó, ha a feltételeknek megfelel, a »folyamodvány« űrlapot (1 sz. melléklet) olvasható írással töltse ki, csatolja a IV. alatt felsorolt okmányait és igazolásait, valamint 1 db 6×9 cm méretű arcfényképét, hitelesítő hatósági igazolással.

2. Csak a teljesen szabályosan szerkesztett és a megkövetelt mellékletekkel rendelkező folyamodványokat veszszük figyelembe. A kérvény bélyegmentes. A megkövetelt mellékleteket »katona ügyben« kell kiállíttatni. A származást igazoló okmányokat az 1939. IV. tc. alapján kell kiállíttatni.

3. A »folyamodvány«-t legkésőbben 1940. évi december hó 1-re a Magyar Aero Szövetséghez (Bp., V., Vigadó-u. 2. szám) kell benyujtani. Minthogy a »folyamodvány« nehezen pótolható eredeti okmányokat is tartalmaz, minden folyamodó kérvényét ajánlva nyujtsa be és a borítékon feltünő helyen »folyamodvány« felírást alkalmazza.

4. A »folyamodvány« benyujtása után a bevonulásig terjedő idő alatt bekövetkező esetleges lakásváltozást a Magyar Aero Szövetséggel esetenként és azonnal közölni kell. Ez a pályázó érdeke.

5. A felvételi »folyamodvánnyal« kapcsolatban érdeklődni csak a Magyar Aero Szövetségnél lehet. *Ezzel kapcsolatban megjegyezzük, hogy a folyamodókat idejében mindenről tájékoztatjuk. Feleslegesen tehát senki ne érdeklődjön!*

6. A felvételi tájékoztatót mindenki gondosan őrizze, míg a folyamodásra vonatkozóan értesítést nem kap.

7. A Magyar Aero Szövetségnél minden szerdán és pénteken 17—19 óráig lehet személyesen érdeklődni. Távbeszélő érdeklődéseket mellőzzük! Irásbeli érdeklődésekhez mindenkor válaszbélyeg is csatolandó!

VI. FELVÉTELI ELJÁRÁS ÉS A KIKÉPZÉS ISMERTETÉSE.

1. A pályázónak folyamodványát 1940. évi december hó 1-ig be kell nyujtania a Magyar Aero Szövetséghez.

2. A Magyar Aero Szövetség a folya-

A TÁJÉKOZTATÓBAN EMLÍTETT MELLÉKLETEK EZEN SZÁMUNKBAN SZALAGGAL ÁTRAGASZTOTT 16 OLDALAS KÜLÖN MELLÉKLETBEN TALÁLHATÓK

modványokat elbirálja, az elbirálás eredményéről a pályázót értesíti. Az alkalmas pályázót meghatározott napra repülő szakorvosi vizsgára rendeli.

3. A folyamodvány szerint alkalmas pályázónak repülő szakorvosi vizsgán kell megjelennie. A szakorvosi vizsga kettő napig tart, a m. kir. honvéd Légierők Parancsnoksága Repülő Orvosi Vizsgáló Intézetében, (Budapest, II., Hunyadi János út 13.). A vidékről szakorvosi vizsgára berendelt folyamodók Budapestre és lakhelyükre vissza felmerülő vasuti viteldíjakat sajátjukból tartoznak fedezni.

A repülő szakorvosi vizsgán csak a M. kir. Honvéd Légierők Parancsnoksága, vagy a Magyar Aero Szövetség által kiállított behivójegy alapján lehet és kell megjelenni. Az orvosi vizsgára rendelt pályázók elhelyezéséről a Magyar Aero Szövetség gondoskodik. Az elhelyezésben való részvétel kötelező. Az elhelyezés helyét a behívójegy megküldésével egyidejüleg közöljük.

4. *Az orvosi vizsgálat eredményét a pályázókkal közöljük.* A folyamodvány és orvosi vizsga alapján legalkalmasabb pályázókat a M. kir. Honvéd Légierők Parancsnoksága döntése alapján hívjuk be haderőnkívüli előképzésre. (Lásd 11. pontot is.)

5. A hederőnkívüli előképzés előreláthatóan 1941. évi július hó elején kezdődik és 1941. évi szeptember hó végéig tart. A legalkalmasabb pályázókat a lehetőség szerint, lakóhelyéhez legközelebb eső kiképző keretünkhöz hívjuk be erre az időre, ahol a pályázó teljesen díjmentes elhelyezésben, élelmezésben részesül és repülő-motoros előképzést kap.

6. A repülő-motoros előképzés alatt elért eredmény alapján a M. kir. Honvéd Légierők Parancsnoksága a legalkalmasabb pályázókat tényleges katonai szolgálatra hívhatja be. A tényleges katonai szolgálatra való behívásnál az a pályázó részesül előnyben, aki továbbszolgálatot is vállal.

7. A kötelező tényleges katonai szolgálat tartama *karpaszomány viselésére jogosultaknak* (akik a tájékoztató II. fejezet 1. és 2. pontjában foglaltaknak megfelelnek) *kettő (2) év,*
a karpaszomány viselésére nem jogosultaknak (tájékoztató II. fejezet 3. pontjában foglaltaknak megfelelők *három (3) év.*

A Repülőakadémia kiképzésre jelentkezett és alkalmasnak találtak egyévi tényleges szolgálat után kerülnek a Repülőakadémia első évfolyamára.

8. Műszaki tiszti kiképzésre törekvők, repülőakadémiai kiképzésre nem kerülhetnek.

9. A továbbszolgálat tartama a *karpaszomány viselésére jogosultaknál* 4 év, vagyis *összesen 6 évi össz-szolgálat,*
a karpaszomány viselésére nem jogosultaknál 4 év, melyhez csatlakozva további ötévi továbbszolgálat is vállalható. Ez négyévi továbbszolgálat esetén összesen 7 évi; 9 évi továbbszolgálat esetén összesen 12 évi össz-szolgálatot jelent.

10. Karpaszomány viselésére nem jogosult (VIII. középiskolával nem rendelkező) tényleges katonai szolgálatot teljesítő és továbbszolgálatra is jelentkezett pályázók közül önként jelentkezés esetén a M. kir. Honvéd Légierők Parancsnoksága választja ki a légierők hivatásos altiszti karába törekvőket. Ezek az altiszti iskola eredményes elvégzése után a hivatásos altiszti karba kerülhetnek.

11. *Mindazok a karpaszomány viselésére nem jogosult és repülőgépvezetőnek jelentkező pályázók, akik az orvosi vizsgán nem feleltek meg, esetleg haderőnkívüli előképzésen való részvétel után önként jelentkezhetnek tényleges katonai szolgálatra: szerelő, rádiós, fegyvermester, fényképész stb. szakmára is. A továbbszolgálatra jelentkezők a felvételnél előnyben részesülnek. Ezekre vonatkozóan a folyamodónak folyamodványában nyilatkoznia kell.*

Magyar Aero Szövetség
felvételi Bizottsága
Bp., V., Vigadó-utca 2. sz.

FIGYELEM! TUDNIVALÓK!

Ha
ÉRDEKLI
haderőnkívüli repülőszolgálatra való felhívásunk, olvassa el figyelmesen a
TÁJÉKOZTATÓT
Járjon el pontosan az utasítás szerint, szerezze be a szükséges okmányokat, s a 16 oldalas mellékletünket kitöltve, iratokkal felszerelve, küldje be a
MAGYAR AERO-SZÖVETSÉGHEZ
Budapest, V., Vigadó-utca 2. szám alá.

Ha felhívásunk bármilyen oknál fogva
NEM ÉRDEKLI
adja át a mellékletet olyan ismerősének, aki a haderőnkívüli repülőelőképzésben részesülni kíván, illetőleg katonai szolgálatának a magyar királyi honvéd légierőknél akar eleget tenni.

Felelős szerkesztő és kiadó:
JÁNOSY ISTVÁN
FŐSZERKESZTŐ
*
MAGYAR SZÁRNYAK
megjelenik havonta kétszer, minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre 10 pengő, vállalatoknak, jogi személyeknek évi 40 pengő. Egyes szám ára 50 fill. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VIII., Üllői-út 12. Telefon: 137—108. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.
*
Kéziratokat és fényképeket nem tartunk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.

ATHENAEUM IRODALMI ÉS NYOMDAI RT. MÉLYNYOMÁSA. FELELŐS: KÁRPÁTI ANTAL IGAZGATÓ.